



Camera dei deputati  
XVIII LEGISLATURA  
SERVIZIO BIBLIOTECA



BIBLIOTECA

# DOSSIER DI DOCUMENTAZIONE STORICA

**La continuità territoriale  
per la Sardegna e la Sicilia  
nel dibattito parlamentare alla Camera  
tra il 1851 e il 1881**

In occasione dell'approvazione definitiva della proposta di legge costituzionale d'iniziativa popolare C. 3353-B "Modifica all'articolo 119 della Costituzione, concernente il riconoscimento delle peculiarità delle Isole e il superamento degli svantaggi derivanti dall'insularità" *(approvata, in seconda deliberazione, dal Senato con la maggioranza assoluta dei suoi componenti, già approvata, in prima deliberazione, dal Senato e dalla Camera)*

XVIII Legislatura  
N. 8 – Luglio 2022



# DOSSIER DI DOCUMENTAZIONE STORICA

## La continuità territoriale per la Sardegna e la Sicilia nel dibattito parlamentare alla Camera tra il 1851 e il 1881

In occasione dell'approvazione definitiva della proposta di legge costituzionale d'iniziativa popolare C. 3353-B "Modifica all'articolo 119 della Costituzione, concernente il riconoscimento delle peculiarità delle Isole e il superamento degli svantaggi derivanti dall'insularità" (*approvata, in seconda deliberazione, dal Senato con la maggioranza assoluta dei suoi componenti, già approvata, in prima deliberazione, dal Senato e dalla Camera*)

XVIII Legislatura  
N. 8 – Luglio 2022

Servizio responsabile:

*SERVIZIO BIBLIOTECA - Ufficio della documentazione bibliografica, legislativa  
e parlamentare italiana*

*tel. 06 6760. 3510*

*mail: bib\_inf1@camera.it*

*Le immagini sono tratte dalle collezioni della Biblioteca della Camera dei deputati*

---

**I dossier del Servizio Biblioteca sono destinati alle esigenze di documentazione interna per l'attività degli organi parlamentari e dei parlamentari. La Camera dei deputati declina ogni responsabilità per la loro eventuale utilizzazione o riproduzione per fini non consentiti dalla legge.**

## Premessa

"A contrastare alla Sardegna un rapido cammino sulla via dei progressi economici e civili ha concorso indubbiamente in gran parte il naturale isolamento in cui essa si trova per la sua posizione geografica". Francesco Pais Serra, deputato dalla XV alla XXIV legislatura del Regno d'Italia, descrive così - nella relazione conclusiva dell'inchiesta parlamentare sulle condizioni economiche e della pubblica sicurezza in Sardegna - la posizione di svantaggio derivante dall'insularità. È il 1896, ma la percezione politica dell'isolamento e del correlato pregiudizio economico delle isole nel Regno d'Italia emerge nel dibattito parlamentare già dalla metà del XIX secolo.

In occasione dell'approvazione oggi della proposta di legge costituzionale d'iniziativa popolare C. 3353-B: "Modifica all'articolo 119 della Costituzione, concernente il riconoscimento delle peculiarità delle Isole e il superamento degli svantaggi derivanti dall'insularità", il presente dossier di documentazione storica ripercorre la genesi di quel dibattito, attraverso una sintesi dell'attività alla Camera dei deputati tra il 1851 e il 1881.

Già i membri della Commissione incaricata dell'inchiesta parlamentare sulle condizioni morali, economiche e finanziarie della Sardegna, condotta tra il 1869 e il 1871 e coordinata da Agostino Depretis, sono costretti ad affrontare una traversata di "quaranta ore di viaggio tempestoso" per giungere a Cagliari, il 22 febbraio 1869. Nel corso della sua attività parlamentare, il deputato Giorgio Asproni leva innumerevoli volte la sua voce nell'Assemblea della Camera per sollecitare il Governo a rendere più agevoli ed economici i collegamenti con la Sardegna. In una serie di articoli apparsi sulla rivista "La Roma del Popolo" a partire dal 5 luglio 1871 si legge: "Nulla di proficuo è stato operato per noi, premessa la considerazione dell'isolamento della Sardegna, della sua lontananza dai continenti e dei pochi scambi che fra quelli ed essa esistono, della insalubrità del clima a causa degli incolti terreni e del numero grandissimo delle paludi". E ancora, in quella relazione Francesco Pais Serra denuncia: "Di questo isolamento le conseguenze sarebbero state assai meno sensibili ove si fosse cercato di agevolare le comunicazioni ferroviarie e marittime, rendendo lievissime le tariffe e i noli".

Problemi analoghi si pongono per la Sicilia. La relazione conclusiva dell'inchiesta sulle condizioni morali ed economiche della provincia di Palermo del 1867 - avviata, anche in considerazione della stretta attinenza tra le condizioni di quella provincia e la Sicilia, "come testimonianza dell'interesse che il Parlamento d'accordo col Governo prende per la provincia di Palermo" - constata che "l'insufficienza delle corrispondenze postali tra la Sicilia e il continente italiano [...] riesce dannosa sotto il triplice aspetto politico, amministrativo e commerciale. Attualmente, come è noto, il servizio postale è fatto in modo assai regolare e lodevole dalla società Florio, cui il Governo dà lire 21 di sovvenzione per lega: i suoi vapori compiono tre volte per settimana un viaggio diretto tra Palermo e Napoli, ed un solo tra Palermo e Livorno che costa annualmente lire 259,896, non essendo sovvenuta la prosecuzione fino a Genova. [...] L'effetto di una più frequente corrispondenza col continente italiano sarà di stringere maggiormente la Sicilia alle altre parti del Regno, e di farle meno sentire gli inconvenienti della lontananza dal centro governativo ed amministrativo".

Sempre "La Roma del Popolo", con un articolo sulla Sicilia del 7 giugno 1871, lamenta che: "Tristi e dolorose, al pari della sventurata Sardegna, sono le condizioni di quest'isola generosa".

Come emerge da questo dossier, quando nel 1861 fallisce la creazione, auspicata dal governo italiano, di un'unica grande società concessionaria dei servizi nel Mediterraneo, il Ministero Rattazzi si rivolge ai principali armatori di piroscafi – come peraltro in passato già avvenuto nel Regno di Sardegna – e tratta con ciascuno l'acquisizione di una parte dei servizi. Le convenzioni marittime siglate tra il novembre del 1861 e l'aprile del 1862 per l'appalto del servizio postale nel Mediterraneo e nell'Adriatico con le società Florio, Rubattino e Accossato e Peirano comportano per lo Stato un esborso per sovvenzioni annue di 6,7 milioni e un'anticipazione per l'acquisto di piroscafi di 7,3 milioni di lire. Da quel momento, i collegamenti marittimi per la Sardegna e per la Sicilia seguono un comune destino, restando per decenni saldamente nelle mani dei genovesi Rubattino e dei siciliani Florio.

Il notevole balzo compiuto dalla flotta dei piroscafi italiani tra il 1861 e il 1865 è ascrivibile senza dubbio alle sovvenzioni statali che contribuiscono allo sviluppo della marina a vapore e la orientano con decisione al cabotaggio nazionale per il trasporto passeggeri, settore nel quale la concorrenza straniera viene battuta. Delle successive convenzioni del 1872 - stipulate nell'atmosfera del boom economico, in una fase di aumento dei prezzi della produzione, degli scambi e dei noli e di calo dei prezzi dei piroscafi e di navigazione - e di quelle del 1877, sottoscritte al contrario in una fase di profonda recessione, le principali beneficiarie restano sempre la Rubattino e la Florio, che consolidano così le rispettive posizioni. Solo qualche anno dopo, il 4 settembre 1881, si realizza l'auspicata fusione delle due società di navigazione postale e commerciale nella più grande società di navigazione mai sorta sino ad allora in Italia, la compagnia della Navigazione Generale Italiana – Società Riunite Florio e Rubattino, che collega idealmente l'intera penisola: le sedi operative sono a Genova e a Palermo, a Roma la sede legale. Al momento della fusione è ammessa in Borsa con un capitale di 50 milioni di lire e 100 mila azioni mentre la sua flotta ben presto raggiunge i 110 bastimenti. Come, peraltro, riportato nel dossier "il numero di 110 è illusorio, da che la maggior parte di essi sia insufficiente ai servizi - riferisce un articolo apparso sulla "Gazzetta piemontese" *La navigazione a vapore in Italia. Appunti e confronti di a Sailor* -. Età, portata, velocità, tutto fa difetto nei suoi piroscafi", tanto che nessuno di essi appare "in grado di elevarsi a quella velocità imposta dalle generali esigenze e che è necessaria per lottare colle flotte straniere".

Il presente dossier è suddiviso in due parti, recanti atti parlamentari l'una e documenti l'altra. Comprende inoltre immagini dei luoghi e degli attori politici ed economici e una selezione bibliografica di volumi posseduti dalla Biblioteca.

# Indice

	<b>Pagina</b>
I luoghi	1
Tornata del 12 aprile 1851	7
Tornata del 25 aprile 1851	9
Tornata del 26 aprile 1851	17
Tornata del 28 aprile 1851	35
Tornata del 29 aprile 1851	37
I protagonisti	39
Tornata dell'8 marzo 1862	46
Tornata del 10 marzo 1862	59
Tornata dell'11 marzo 1862	83
La Compagnia Rubattino	99
Tornata del 12 marzo 1862	106
Tornata del 10 aprile 1862	120
La Società Florio	122

Tornata del 13 luglio 1867	130
Tornata del 4 luglio 1881	139
La Navigazione Generale Italiana	156
Tornata del 5 luglio 1881	163
Documenti	193
Selezione bibliografica	221



[Torna all'indice](#)

## I luoghi



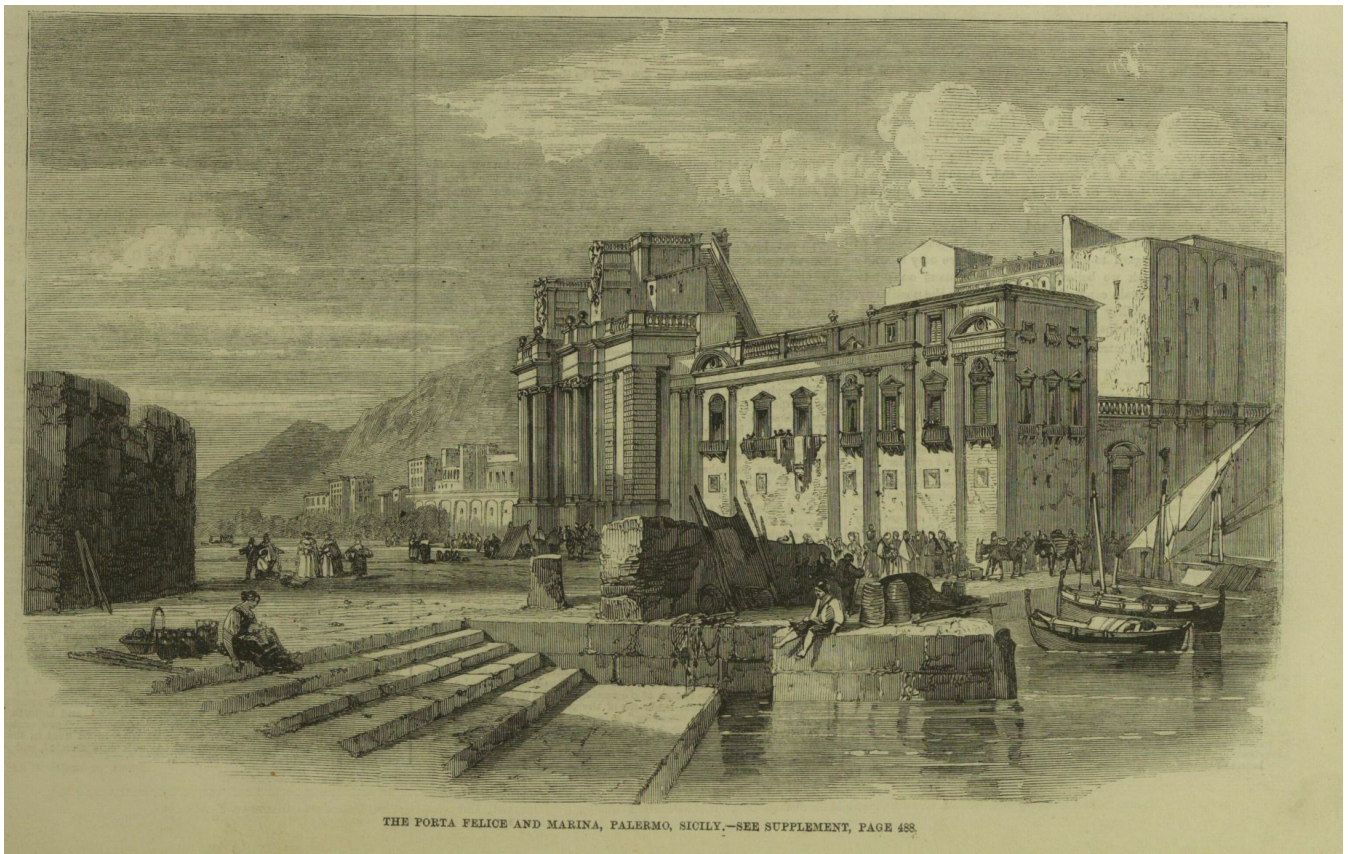


*Album dei porti di 1. 2. e 3. classe: illustrato dalle notizie nautiche e commerciali d'ogni porto e dalla statistica delle opere esistenti e di quelle eseguite nel decennio 1861 al 1870, Roma, Civelli, 1873*



## Il porto di Livorno

"L'Illustration, journal universel", 16 avril 1859



## Il porto di Palermo

"The Illustrated London News", 19 May 1860

# L'ILLUSTRAZIONE ITALIANA

Anno XXVI. - N. 17. - 23 Aprile 1899.

Centesimi Cinquanta il Numero.

Per tutti gli articoli e i disegni è riservata la proprietà letteraria ed artistica, secondo le leggi e i trattati internazionali.



Il viaggio dei Sovrani in Sardegna. — ARRIVO DEL "SAVOIA" NEL PORTO DI CAGLIARI (fotografia Ed. Ximenes).

## Il porto di Cagliari

"L'Illustrazione Italiana", 23 aprile 1899



## Il porto di Genova

Victor Paulin, *Guerre d'Italie en 1859: tableau historique, politique et militaire*, Paris, Librairie de l'illustration, 1859



— 1803 —

## TORNATA DELL'11 APRILE 1851

stizia, è d'avviso che debba anche esservi trasmessa la suddetta, quella cioè dei comuni di Rivarolo, Brasile e Sant'Olcese.

(La Camera approva.)

Petizione 2134. Aventino Pugno, operaio nella città d'Ivrea, rappresenta la somma utile che vi sarebbe per tutto lo Stato generale, e specialmente per le provincie d'Aosta, Ivrea, Biella e Vercelli, di costruire una strada ferrata nella valle di Aosta per mettere la strada ferrata di Genova in comunicazione della Svizzera.

La Commissione riflettendo che sebbene le idee del petizionario non sieno prive di ragionevolezza, non possono però essere attuate in questo momento, nè la petizione contiene d'altronde riflessioni e schiarimenti particolari per cui possa

essere utile di consultarla all'occorrenza, vi propone l'ordine del giorno.

(La Camera approva.)

Voci. A domani! a domani!

La seduta è levata alle ore 5.

## Ordine del giorno per la tornata di domani:

1° Discussione del progetto di legge per l'istituzione di due cattedre di medicina, ed altre disposizioni relative all'insegnamento ed all'esercizio medico-chirurgico;

2° Svolgimento del progetto di legge del deputato Fagnani per lo stabilimento dell'imposta unica sui valori capitali;

5° Relazione di petizioni.

## TORNATA DEL 12 APRILE 1851

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE CAVALIERE PINELLI.

**SOMMARIO.** *Relazione sullo spoglio amministrativo di terraferma e Sardegna per l'anno 1847 — Relazione sul progetto di legge per la corrispondenza postale colla Sardegna — Discussione del progetto di legge per l'istituzione di due cattedre di medicina nell'Università di Torino — Parole in favore dei deputati Bertini, Fiorito, Zunini e Demaria, e del ministro dell'istruzione pubblica — Proposizione sospensiva dei deputati Berti e Corsi — Opposizioni del deputato Angius — Interpellanza in proposito del deputato Polto, e risposte del ministro suddetto — Approvazione della proposizione sospensiva del deputato Berti — Svolgimento per la presa in considerazione del progetto di legge del deputato Fagnani per un'imposta unica sui capitali — Ragioni esposte dal proponente — Reiezione della presa in considerazione — Annunzio d'interpellanza del deputato Di Revel relativamente ai trattati di commercio coll'Inghilterra e col Belgio — Presentazione d'un progetto di legge del ministro dell'interno per la formazione d'una nuova pianta nel magistrato del Consolato di Torino — Interpellanza del deputato Roberti sopra un fatto avvenuto in Cagliari — Risposte del ministro dell'interno — Osservazioni dei deputati Decandia e Sulis — Mozione del deputato Mantelli sull'ordine di discussione dei bilanci — Risposta del ministro delle finanze — Obbiezioni dei deputati Mellana, Moia e Farina Paolo — Parole in appoggio del deputato Di Revel.*

La seduta è aperta ad un'ora e 1/2 pomeridiane.

**AIRENTI**, segretario, dà lettura del processo verbale della tornata precedente e del seguente sunto delle petizioni ultimamente presentate alla Camera:

3766. Geymonato Paolo, narrati i servigi militari da esso prestati tanto al Governo francese che a quello sardo, chiede un sussidio od un gabellotto di sale e tabacchi.

3767. Molti abitanti di vari comuni della Savoia inviano una petizione identica a quella segnata col numero 3656 allo scopo di ottenere diminuiti i diritti di dogana.

## ATTI DIVERSI.

**PRESIDENTE.** La Camera non essendo ancora in numero si procede all'appello nominale.

(Da questo risultano assenti i seguenti deputati):

Asproni — Bairo — Balbo — Bella — Bellono — Berghini — Bertolini — Bes — Bianchetti — Bianchi P. — Blonay

— Bollasco — Bolmida — Bona — Bon-Compagni — Borella — Bosso — Botta — Brignone — Brofferio — Cadorna — Cagnone — Cambieri — Campana — Carquet — Carta — Cavour — Correnti — Cossato — D'Aviernoz — D'Azeglio — Deforesta — Delivet — Demartinel — Destefanis — Devilette — Durando — Fara-Forni — Farina Maurizio — Favrat — Foïs — Galli — Galvagno — Garbarini — Garibaldi — Gavotti — Gianoglio — Iesti — Jacquemoud — La Marmora — Lanza — Louaraz — Malan — Malaspina — Mameli — Mantelli — Marongiu — Massa — Mellana — Menabrea — Mezzena — Miglietti — Moia — Mollard — Nieddu — Paleocapa — Parent — Pernigotti — Pescatore — Pezzani — Piccon — Pissard — Ponza di San Martino — Ravina — Riccardi — Ricotti — Roverizio — Rulfi — Rusca — Sauli Damiano — Serpi — Siotto-Pintor — Spano — Tecchio — Trotti — Tuveri — Viora.

Il signor G. B. Adriani C. R. S. fa omaggio alla Camera di un esemplare di alcune lettere e monete inedite del secolo XVI, appartenenti agli antichi conti di Lavagna e mar-

— 1804 —

## CAMERA DEI DEPUTATI — SESSIONE DEL 1851

chesi di Masserano, da esso testè ripubblicate e con nuove annotazioni illustrate, dopo la prima pubblicazione che ebbe già luogo lo scorso febbraio nell'opera: *Delle famiglie nobili della monarchia di Savoia*.

Questo dono sarà deposto alla biblioteca.

La Camera ora essendo in numero pongo ai voti l'approvazione del processo verbale della tornata precedente.

(La Camera approva.)

**DI REVEL.** L'ordine del giorno per la tornata di lunedì portando la discussione dei trattati di commercio e di navigazione conclusi col Belgio e coll'Inghilterra, io pregherei la Camera ad autorizzarmi in quel giorno, e prima che si cominci tale discussione, a muovere alcune interpellanze al ministro delle finanze, le quali si riferiscono immediatamente, ed hanno intima connessione coi trattati stessi. Se la Camera mi concede questa facoltà, pregherei l'onorevole ministro dell'istruzione pubblica, che veggo al banco, di volerne rendere inteso il signor ministro delle finanze, onde possa trovarsi al principio di quella tornata.

**PRESIDENTE.** Se non vi sono opposizioni, quest'interpellanza sarà fissata per lunedì prima della discussione dei progetti di legge relativi agli accennati trattati.

(La Camera assente.)

L'ordine del giorno reca relazioni di Commissioni che si trovano in pronto. Invito i relatori alla ringhiera.

**RELAZIONE SUL RESOCONTO AMMINISTRATIVO DELL'ANNO 1847 DI TERRA FERMA E SARDEGNA.**

**DESPINE, relatore.** Messieurs, j'ai l'honneur de déposer sur la table de la Présidence le rapport de la Commission sur les comptes administratifs de l'année 1847 tant pour la terre-ferme que pour la Sardaigne. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 564.)

**PRESIDENTE.** Questa relazione sarà stampata e distribuita.

**RELAZIONE SUL PROGETTO DI LEGGE CONCERNENTE LA CORRISPONDENZA POSTALE COLLA SARDEGNA.**

**MARTINI, relatore.** Ho l'onore di deporre sul banco della Presidenza la relazione della Sottocommissione del bilancio, incaricata dell'esame del progetto di legge per l'approvazione della convenzione fatta dal Governo coi signori Rubatino e compagni, relativamente alla corrispondenza postale colla Sardegna. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 774.)

**PRESIDENTE.** Questa relazione sarà stampata e distribuita.

**DISCUSSIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PER LA ISTITUZIONE DI DUE NUOVE CATTEDRE D'INSEGNAMENTO MEDICO-CHIRURGICO NELL'UNIVERSITÀ DI TORINO.**

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca la discussione del progetto di legge per l'istituzione di due cattedre d'insegnamento medico-chirurgico nella Università di Torino.

Il progetto, quale viene proposto dal Ministero, è così concepito: (Vedi vol. *Documenti*, pag. 814.)

La parola è al deputato Bertini.

**BERTINI.** Io dirò poche parole per dimostrare la grande utilità, anzi il bisogno d'istituire le due cattedre proposte colla legge all'ordine del giorno.

La nostra reale Accademia medico-chirurgica, sempre intenta a conseguire, in quanto sta in lei, per la nostra diletta, invidiata ed insidiata patria, il doppio scopo dell'incremento della medicina come scienza e del miglioramento di essa come professione, e convinta dell'urgente necessità d'introdurre vitali riforme nel regolamento del 23 luglio 1844 per la facoltà medico-chirurgica nell'Università di Torino, presentò al ministro della pubblica istruzione nel marzo 1848 un memoriale ragionato, mercè il quale si sarebbero riempite le lacune e corretti i difetti contenuti nel regolamento in discorso, e la nostra Università verrebbe collocata a livello delle più ragguardevoli d'Europa; oltrechè si sarebbe continuato il sistema di miglioramento di già introdotto in alcune altre facoltà.

Diffatti, in questi ultimi anni vennero messe in atto nell'Ateneo di Torino le cattedre del diritto costituzionale; dell'enciclopedia del diritto; dei principii razionali del diritto; dell'economia politica; del diritto amministrativo; del diritto internazionale, e specialmente del diritto pubblico marittimo; della storia moderna; della storia della filosofia antica; dell'archeologia; la scuola di metodo.

Il citato memoriale conteneva le seguenti proposte:

1° Insegnamento della zoologia, mineralogia chimica, organica e farmaceutica per gli studenti del primo anno, quali attualmente frequentano soltanto le lezioni di chimica generale, di botanica e d'anatomia;

2° Pubbliche sperienze del professore di fisiologia;

3° Materia medica dettata in due anni;

4° Una cattedra d'anatomia patologica od applicata, ed una d'anatomia topografica;

5° Igiene, polizia medica, medicina legale e tossicologia insegnate da due professori a vece d'un solo, il quale ora debbe dettare tutte queste materie negli otto mesi del corso scolastico;

6° Scuola pratica d'ostetricia stabilita sopra più ampie basi e resa accessibile a tutti gli allievi della facoltà che agognano destinarsi all'esercizio di questo ramo dell'arte salutare;

7° Clinica delle malattie mentali; delle cutanee; delle sifilitiche; di quelle degli occhi; dei bambini; ortopedia;

8° Aggiunta di tre assistenti, due dei quali per le cliniche mediche, ed uno per quella chirurgica, e di un sottocensore.

Una Commissione nominata dal ministro Mameli, e composta di professori e di dottori della facoltà (ed a cui io ebbi l'onore di presiedere), diede indefessa opera ad esaminare attentamente tutte queste proposte, e nel giugno del 1849 presentò il risultamento del di lei lavoro al signor ministro, il quale lo sottopose all'esame del Consiglio della facoltà, e successivamente a quello del Consiglio superiore di pubblica istruzione.

Frutto degli esami di questa proposta fu la pubblicazione del decreto reale in data 21 ottobre 1850, col quale venne approvato « un regolamento provvisorio intorno ai corsi di studi ed agli esami nella facoltà medico-chirurgica della regia Università di Torino, » stato posto in esecuzione in principio del corrente anno scolastico.

A tenore di questo regolamento fu affidato l'insegnamento della farmacia teorico-pratica all'attuale professore di chimica-farmaceutica: quello della clinica-ostetrica venne reso accessibile a quel maggior numero d'alunni, conciliabile colle



— 1965 —

## TORNATA DEL 25 APRILE 1851

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE CAVALIERE PINELLI.

**SOMMARIO.** *Atti diversi — Seguito della discussione del progetto di legge per la riforma delle tasse di navigazione ed ancoraggio — Approvazione degli articoli 6, 7, 8, 9, 10 e 11 — Emendamento del deputato Decandia agli articoli 12 e 13 — Reiezione — Approvazione degli articoli 12, 13 e 14 — Emendamento del deputato Avigdor all'articolo 15 — Opposizioni del ministro d'agricoltura e commercio, e del relatore Elena — Reiezione — Approvazione degli articoli 15, 16 e 17 — Obbiezioni del ministro suddetto all'articolo 18, e osservazioni del relatore Elena e del deputato Farina Paolo — Aggiunta dell'articolo 25 del ministro suddetto, e approvazione degli altri articoli successivi — votazione ed approvazione della legge — Discussione del progetto di legge per l'appalto del servizio postale colla Sardegna — Osservazioni dei deputati Angius, Farina Paolo, Biancheri e Sulis sul capitolato — Spiegazioni del relatore — Ossequazioni del ministro delle finanze, d'agricoltura e commercio — Obbiezioni del deputato Mameli.*

La seduta è aperta alle 2 pomeridiane.

**ARNULFO**, segretario, dà lettura del processo verbale della tornata precedente.

**CAVALLINI**, segretario, legge il seguente sunto di petizioni ultimamente presentate alla Camera:

3789. Masoero Luigi, sacerdote, professore delle regie scuole di Casale Monferrato, presenta alcune considerazioni per ottenere una migliore distribuzione dell'insegnamento dell'intero corso di grammatica latina.

3790. Montanari Felice, preposto nelle dogane, rappresentando che in seguito di una ferita ricevuta nella guerra dell'indipendenza, trovasi impossibilitato a sostenere più oltre questo impiego, chiede che in compenso dei suoi servizi militari gli sia accordata una pensione.

### ATTI DIVERSI.

**PRESIDENTE.** Agostino Bassi fa omaggio alla Camera di uno scritto intitolato: *Il miglior governo dei bachi da seta, ed il miglior modo di prevenire e curare il calcino.*

La Camera non essendo in numero, si procederà, all'appello nominale, e sarà pubblicato il nome degli assenti.

(Risultano essere assenti dall'adunanza i seguenti deputati):

Bajno — Barbavara — Bella — Benso Giacomo — Berghini — Bertolini — Bes — Bianchetti — Bianchi Alessandro — Blonay — Bolmida — Bona — Bon-Compagni — Brofferio — Cadorna — Cagnardi — Cagnone — Campana — Capellina — Carta — Castelli — Chapperon — Chenal — Chiò — Chiarle — Cornero — D'Aviernoz — D'Azeglio — Daziani — Decastro — Del Carretto — Delivet — De Martinel — Depretis — De Villette — Di San Martino — Durando — Farina Maurizio — Favrat — Fiorito — Fois — Galli — Galvagno — Garberini — Gayotti — Gerbino — Gianoglio — Grixoni — Josti — Jacquemoud — Jacquier — Justin — La Marmora — Malinverni — Mameli — Mantelli — Marongiu — Marco — Mellana — Michelini — Moja — Mollard — Nieddu — Oliveri — Paleopaca — Palluel — Parent — Pernigotti — Pescatore — Petitti — Piccon — Pissard — Riccardi — Ricci Giuseppe — Rocci — Roverizio — Rulfi — Rusca — Sauli

Francesco — Sauli Damiano — Sena — Sineo — Siotto Pintor — Solaroli — Spano — Trotti — Tuveri — Viora — Zunini.

La Camera essendo ora in numero pongo ai voti l'approvazione del verbale.

(È approvato.)

### SEGUITO DELLA DISCUSSIONE E ADOZIONE DEL PROGETTO DI LEGGE SULLE TASSE DI NAVIGAZIONE ED ANCORAGGIO.

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del progetto di legge per le tasse di navigazione ed ancoraggio. Eravamo rimasti all'articolo 6.

Il Ministero propone:

« Continueranno ad essere esenti da qualunque tassa i battelli che fanno il servizio e la pesca interna dei porti, rade o spiagge dello Stato, conformandosi alle disposizioni particolari stabilite nei regolamenti dei porti. »

La Commissione lo emendò in questo modo:

« Continueranno ed essere esenti da qualunque tassa i battelli che fanno il servizio e la pesca interna dei porti, rade o spiagge dello Stato, conformandosi alle disposizioni disciplinari stabilite nei regolamenti dei porti. »

Se nessuno domanda la parola pongo ai voti quest'articolo così emendato.

(La Camera approva.)

« Art. 7. I passeggeri che s'imbarcheranno o sbarcheranno da bastimenti di qualunque bandiera nei porti, rade o spiagge dello Stato, pagheranno centesimi venti per ognuno. »

« Il capitano, tanto estero che nazionale, è responsabile del pagamento suddetto. »

La Commissione lo emendò in questo modo:

« I passeggeri che s'imbarcheranno o sbarcheranno da bastimenti di qualunque bandiera nei porti, rade o spiagge dello Stato, pagheranno centesimi venti per ognuno. »

« Quando l'imbarco e lo sbarco si faranno sopra due punti dello Stato, il pagamento avrà luogo una volta sola. »

« Il capitano, tanto estero che nazionale, è responsabile del pagamento suddetto. »



— 1974 —

## CAMERA DEI DEPUTATI — SESSIONE DEL 1851

« Sono abolite le casse generale-ancoraggi, speciali dei porti, e quella di sanità marittima, colle rispettive loro amministrazioni. »

« Tutti i capitali ed i redditi fissi delle casse suddette, e tasse di navigazione attualmente pagate sotto qualunque nome, ed a qualsiasi amministrazione verranno incassate delle finanze dello Stato. »

Chi l'approva, voglia alzarsi.

(La Camera approva.)

« Art. 23. I ministri della marina e dei lavori pubblici porteranno nei rispettivi loro bilanci i fondi necessari per eseguire le opere occorrenti ai porti, rade, e coste dello Stato che da loro dipendono, dietro le norme da stabilirsi con apposita legge. »

Dopo quest'articolo dunque verrebbe l'aggiunta del signor ministro.

**CAVOUR**, ministro di marina, d'agricoltura, commercio e delle finanze. Invece di metterlo dopo a questo articolo, sarebbe meglio porlo dopo l'articolo 24, perchè ivi si parla delle spese per la sanità marittima, e questa disposizione rinchiude le une e le altre; questo sarebbe l'articolo 25.

**PRESIDENTE**. Pongo intanto ai voti l'articolo 23 testè letto.

(La Camera approva.)

« Art. 24. Le spese per la sanità marittima saranno portate nel bilancio del Ministero di marina, agricoltura e commercio. »

Lo pongo ai voti.

(La Camera approva.)

Viene ora l'articolo 25 di aggiunta proposto dal Ministero; lo leggo:

« Pell'esercizio, ecc. (Vedi sopra.) »

Lo pongo ai voti.

(La Camera approva.)

« Art. 26. Col disposto della presente legge sono abolite le tasse di faro, tonnello, doppio ancoraggio, stazione nei porti, del raddobbare, carenare, calafatare e spalmare. »

« È derogato a qualunque legge, o disposizione in quanto possa essere contraria alla presente. »

(La Camera approva.)

Da lettura dell'intero progetto di legge, quale fu votato, articolo per articolo; indi si procederà alla votazione sul complesso del medesimo per scrutinio segreto. (Vedi vol. *Documenti* pag. 667.)

Risultamento della votazione :

Votanti .....	415
Maggioranza .....	58
Voti favorevoli .....	111
Voti contrari .....	4

(La Camera approva.)

#### DISCUSSIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PER L'APPROVAZIONE DELL'APPALTO DEL SERVIZIO POSTALE COLLA SARDEGNA.

**PRESIDENTE**. L'ordine del giorno reca la discussione del progetto di legge per l'approvazione dell'appalto del servizio postale a vapore colla Sardegna. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 766.)

Esso è concepito nei termini seguenti:

« Art. 1. Il governo del Re è autorizzato ad accettare la sottomissione del signor Raffaele Rubattino, direttore della

società dei piroscafi mercantili nazionali, stabilita in Genova sotto la ditta *Raffaele Rubattino e Compagnia*, da esso presentata al ministro di marina il giorno 22 marzo 1851.

« Art. 2. È aperto sul bilancio della marina un credito di lire *centoventimila* per sopperire alla sovvenzione da corrispondersi alla suddetta società per l'ultimo semestre del corrente anno. »

« Art. 3. La categoria 13<sup>a</sup> della corrispondenza postale del bilancio della marina 1851 sarà ridotta di lire 30 mila, e quella 24, articolo 10, *Materiali diversi*, di esso bilancio, di lire 90 mila, nella quale sarà fatta deduzione del valore del quantitativo di carbon fossile che fosse dalla regia marina ceduto all'impresa. »

La discussione generale è aperta.

**ANGIUS**. C'è il capitolato e mi pare che questo si debba leggere come si è fatto altra volta.

**PRESIDENTE**. Io penso che i deputati l'abbiano letto, e quindi se alcuno vorrà fare qualche osservazione al capitolato, lo potrà esporre nella discussione generale.

**ANGIUS**. Farò prima di tutto un'osservazione sull'articolo 8, nel quale mi pare che manchi la previsione di un caso che può essere frequente.

Disponesi nel secondo membro del terzo paragrafo sopra il tempo di pausa che dovrà avere un piroscavo giunto in ritardo per causa di procella, e se gli danno solamente, 24 ore per caricarsi, come io dirò, abbreviando le frasi imbrogliate e le parole inutili del testo: ma perchè può avvenire che questo legno tanto combattuto dalle onde abbia sofferto dei guasti, e che questi guastisiano di tal natura, che non se ne possa differire la riparazione in questa previsione io credo sarebbe bene di aggiungere in sulla fine dell'articolo: « se pure non debba farsi qualche riparazione, la quale non possa differirsi. »

**CAVOUR**, ministro di marina, di agricoltura, commercio e finanze. Farò osservare all'onorevole preopinante che l'appaltatore, il quale è persona molto intelligente di cose di mare e di servizi di battelli a vapore, non ha chiesta questa facoltà, la quale d'altronde non è necessaria, poichè i casi di forza maggiore sono contemplati; e se il bastimento per uno di consimili accidenti richiedesse più di 24 ore per ripararsi, non sarà al certo sottoposto all'emenda; quando impiegasse maggior tempo di quello stabilito.

Onde non vi possa essere contestazione sui casi di forza maggiore, il Governo, ha imposto alla società appaltatrice l'obbligo di mantenere sopra i bastimenti postali un ufficiale della regia marina, il quale constaterà tanto i casi di forza maggiore che possono succedere in alto mare quanto le avarie che arrivate in alto mare o vicino ai porti richiedessero una riparazione più o meno lunga.

Io credo quindi non essere l'aggiunta proposta dall'onorevole deputato Angius necessaria, poichè si trova già implicitamente conteplata.

**PRESIDENTE**. Per andare incontro all'osservazione che faceva il signor Angius circa il modo di discutere questo progetto, siccome non abbiamo esempio di simili contratti presentati alla Camera, mi pare che si possa procedere nella seguente conformità: nella discussione generale potrebbero fare tutte quelle avvertenze che si riferissero in tesi generale alla questione dell'appalto, ed al capitolato che è sottoposto alla nostra approvazione; quindi cotali avvertenze potrebbero poi tradurre in determinate condizioni che secondo i diversi pareri vorrebbero apporre all'autorizzazione al Governo di stipulare questo contratto, e ciò all'epoca in che si discutesse l'articolo 1.

— 1975 —

## TORNATA DEL 25 APRILE 1851

**MARTINI, relatore.** Io domando la parola sull'ordine della discussione. Come relatore della Commissione, m'incombe l'obbligo di avvertire la Camera che venne dalla stessa Commissione proposto un ordine del giorno da sostituirsi alla votazione di questo progetto di legge. Io non divido l'opinione formulata in tale ordine del giorno; ma essendo essa l'espressione della maggioranza della Commissione che mi volle, non ostante, suo relatore, non posso esimermi dal dovere di richiamare sovr'esso l'attenzione della Camera e d'insistere perchè, avanti tutto, si porti la discussione sul medesimo.

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno proposto dalla Commissione è formulato ne' termini seguenti:

« La Camera, riservandosi di adottare il progetto di legge che approva definitivamente il contratto per la corrispondenza di Sardegna stipulato dal Governo col signor Rubattino e Compagni quando l'articolo venti di quel capitolato venga soppresso, passa all'ordine del giorno. »

La Commissione adunque propone una questione sospensiva. Questa ha la priorità, ed è sovr'essa che debbe aggrarsi la discussione.

La parola è al deputato Angius.

**ANGIUS.** Avendo il signor ministro dichiarato che l'appaltatore della corrispondenza, non domandò che fosse considerato il caso da me accennato, io non insisterò di più. Parlerò quindi contro l'ordine del giorno proposto dalla Commissione per la soppressione dell'articolo venti del contratto.

La ragione per cui la Commissione vuole soppresso questo articolo si è perchè per la disposizione contenuta nel medesimo si favoriscono gli interessi di pochi invece di servire all'utile generale.

**FARINA PAOLO.** Domando la parola.

**ANGIUS.** Io oso affermare che questa ragione non ha alcun peso. È vero che a primo aspetto l'utile che apparisce è in favore dell'imprenditore delle tonnare; ma a chi ben si addentra nella considerazione, apparirà che all'interesse dell'imprenditore sta annesso l'interesse di un'industria importantissima. Egli è vero che l'imprenditore prende per sé la maggior parte del guadagno; ma ne partecipano pure tutti quegli uomini che a più centinaia formano la ciurma delle tonnare, ne partecipa la compagnia dei vapori, ne partecipano i negozianti di Genova, e ne partecipano infine le stesse dogane, giacchè i prodotti delle nostre tonnare vanno oltre l'Alpi.

Se poi questa ragione dovesse aver peso, porterebbe di necessità la soppressione dell'articolo 19. In esso si stabilisce che i piroscafi i quali passeranno per la costa orientale dell'isola, dovranno soffermarsi in un punto designando dal Governo, affinchè ricevano lettere, merci e passeggeri per Genova o a Cagliari. Siccome anche qui, come è ben evidente, si serve all'interesse di alcuni particolari...

Voci. Oh! oh!

**ANGIUS.** Che si vuol dire? (*ilarità*) Così la Commissione, per esser logica, dovrebbe domandare anche la soppressione di detto articolo. Se non si deve servire all'interesse di alcuni particolari alla parte di ponente, nè pure devesi servire alla parte di levante; e per conseguenza se è ragione di togliere lo scalo alla parte di ponente, non deve lasciarsi alla parte di levante.

Del resto, rifletta la Commissione che se il primo intendimento del Governo in raccomandare la corrispondenza postale con la Sardegna ad una compagnia mercantile è stato per favorire l'incremento delle relazioni commerciali

dell'isola col continente, il suo voto per la soppressione dell'articolo 20 si oppone allo sviluppo di questa relazione.

Pertanto io domando che la Camera rigetti l'ordine del giorno proposto e mantenga quell'articolo.

**FARINA PAOLO.** Io presi la parola per fare osservare come la Commissione siasi determinata a proporre l'ordine del giorno testè letto, dacchè i membri della medesima che appartengono alla Sardegna hanno fatto sentire come riuscisse sommamente gravoso ed incomodo il trasporto per i viaggiatori, ove avessero a soffrire il ritardo accennato all'articolo 20.

Ora intendo dall'onorevole Angius a sostenere il contrario, ed a pareggiare il ritardo che ne deriverebbe al solo scopo di prendere alcuni tonni, al servizio delle lettere.

Veramente potrei far avvertire all'onorevole preopinante che il servizio delle lettere è indispensabile; non così il trasporto de' tonni; e che se prima non avevano luogo siffatte fermate per i tonni, potrebbero anche ommettersi attualmente.

Ma siccome si tratta di cosa che interessa esclusivamente i nostri colleghi che appartengono all'isola di Sardegna, mi rimetto a quanto essi saranno per dire in proposito.

**CAVOUR, ministro di marina, d'agricoltura, commercio e delle finanze.** Se qualcheduno è da rimproverarsi per la disposizione relativa alle fermate alle tonnare, stata condannata dalla Commissione, quell'uno son io; poichè non solo non ho contrastato su questo punto la domanda dell'appaltatore, ma anzi l'ho favorita.

E debbo dichiarare alla Camera, che non vi è un solo articolo del capitolato ad essa sottoposto che non abbia dato luogo a lunghe e ripetute discussioni, ed a parecchie modificazioni, salvo appunto quest'infelice articolo dei tonni.

Io credeva che esso fosse uno dei pregi del capitolato, ed invece mi toccò vedere essere quello che eccitò più viva opposizione per parte dei deputati della Sardegna, che io sperava con questo di allettare. (*ilarità*)

Infatti, signori, il presente contratto ha un doppio scopo: quello pel servizio postale, e quello altresì, e forse ancora più di favorire gl'interessi commerciali della Sardegna.

Se non si avesse avuto in mira che l'interesse postale, il capitolato sarebbe stato redatto in tutt'altro modo. Si sarebbero imposti altri vapori più veloci, e di minor portata, si sarebbero combinate le condizioni in tutt'altra maniera; ma, invece il Governo ha creduto, che fossero da prendersi in considerazione gl'interessi commerciali, tanto quanto quelli delle corrispondenze postali, ed è perciò che una delle condizioni sulle quali esso ha maggiormente insistito, si è la tariffa delle merci.

Egli ha acconsentito, direi, a maggiori sacrifici onde ottenere una riduzione notevolissima su questa tariffa.

Il servizio, quale è attualmente ordinato, è tale da escludere quasi intieramente il trasporto delle mercanzie.

La tariffa vigente è siffatta, che si paga per spedire coi vapori regii un collo da Genova in Sardegna, tanto quanto si pagherebbe per ispedirlo da Genova a Calcutta. (*Sensazione e segni di adesione*)

Si pagano 20 lire per quintale, il che vuol dire 200 lire per tonnellata; ora con 200 lire per tonnellata si fa fare ad un bastimento il giro del mondo. (*Movimento*)

Quindi, ripeto, il Governo, ha creduto che fosse nell'interesse della Sardegna di procurare ogni agevolezza al suo commercio.

Partendo da questa base, quando gli si è proposto di ordinare un certo numero di corse in modo da poter favorire

l'industria dei tonni, il Governo vi ha aderito molto volentieri per un motivo semplicissimo.

L'industria dei tonni è una delle principali dell'isola: tal cosa, io credo, non verrà dai deputati sardi contesa. Si calcola in media che quivi si pescano ogni anno da 25 ai 30 mila barili di tonno; e siccome in media essi si vendono 40 lire caduno, si ha dai medesimi un prodotto di un milione. Non credo che in Sardegna vi abbiano molti rami d'industria e di commercio che producano un milione per anno.

Ciò essendo, chiaro apparisce che il Governo, nello stabilire un servizio nell'interesse dell'industria e del commercio, aveva il debito di tener conto dell'industria dei tonni.

E si noti che questa grandemente abbisogna di agevoli comunicazioni, perchè, per la massima parte, si esercita da individui che non abitano le località dove si fa la pesca, ma che si recano alle tonnare dal continente, o da altri siti della Sardegna.

Se dunque si intendeva di favorire quest'industria, era opportuno e vantaggioso il permettere che il servizio dei battelli a vapore si portasse nei luoghi ove si pratica tale pesca.

Io affermo quindi che se la Camera riconosce che l'impresa di cui si ragiona debb'essere ordinata non solo per l'interesse postale, ma altresì per quello del commercio e dell'industria, si debbe, a preferenza d'ogni altro, approvare l'articolo relativo alla pesca dei tonni.

Prego i deputati sardi a riflettere al vantaggio che pel loro paese ne ridonda.

Mi duole entrare in particolari, ma essi sono indispensabili per dimostrare come l'articolo 20 di questo capitolato sia stato accettato dal Governo in vista del bene dell'isola.

Vi ha una differenza notevolissima tra il tonno fresco ed il non fresco.

Otto giorni di tardanza bastano per diminuire di 20, di 30 lire il valore di un barile di tonno. Quindi, se un battello a vapore carico di barili di tonno arriva a Genova 9 o 10 giorni prima, saranno 30, 40, 50 mila lire di guadagno che apporterà ai proprietari delle tonnare, e questo non mi pare un interesse così leggero da esser posto assolutamente in non cale.

Per tutte le altre mercanzie, come gli olii, il riso, il vino, il grano, giungano esse otto giorni prima, od otto giorni dopo, tale ritardo non produce differenza nel valore; vi può essere una perdita d'interesse, e nulla più; ma pel tonno, lo ripeto, l'epoca dell'anno in cui arriva esercita una grandissima influenza sul prezzo del medesimo. Quindi col permettere al battello a vapore di passare nelle tonnare si fa sì che il prodotto di questa pesca sia maggiore forse di parecchie centinaia di mila lire.

Diffatti, se ogni viaggio produce un valore in più di 30, 40 mila lire, quattro viaggi apporterebbero un beneficio di 150 mila lire, e questa, o signori, mi pare una somma di cui la Sardegna debba tener calcolo.

Certamente, per godere di questi benefici, gl'isolani debbono andare incontro a qualche inconveniente, come quello di dovere impiegare maggior tempo per passare dalle tonnare; ma può questo inconveniente valutarsi 150 o 160 mila lire? Notate che la pesca dei tonni dura 40 giorni, quindi si tratta tutt'insieme di quattro viaggi, e di un ritardo al più di cinque ore di viaggio, quindi complessivamente di venti ore? Ora, o signori, 100,000 lire non si possono pagare con venti ore? Io credo che se si potesse fare

di sovente consimili contratti, la Sardegna in poco tempo diverrebbe ricchissima. Si obietto che oltre al ritardo, i viaggiatori, per via di questo articolo 20, avrebbero a soffrire, nella fermata davanti le tonnare, di un pessimo odore.

Questo è vero; è un altro piccolo inconveniente: ma a proposito di esso io ricorderò quel detto di Vespasiano, che cioè la moneta non sente odore, quantunque tratta da un balzello odoroso. (*fiarità*)

Quanto poi alle considerazioni sanitarie, io credo che una fermata di cinque ore al più in alto mare non possa cagionare febbri perniciose, e danneggiare la salute.

Non vedo quindi ragione perchè si abbia a negare questa concessione, tanto più che non è da dissimularsi che vi è un motivo finanziario per mantenerla. L'appaltatore ha pure calcolato il beneficio che ricaverebbe approdando alle tonnare dalla costa occidentale.

Egli ha istituito un calcolo della quantità dei barili che potrebbe portare annualmente a Genova, della quantità dei lavoratori che potrebbe portare dalla Liguria sulle coste delle tonnare e viceversa, ed ha valutato questo trasporto per una somma circa di 30,000 lire. Se voi gli negate questa facoltà, probabilmente esso non vorrà poi arrendersi alle condizioni stabilite, e richiederà dal Governo una maggior somma.

La Camera poi deve ancora prendere in considerazione l'interesse di quella classe numerosa che ogni anno dalla Liguria si reca alle tonnare.

Questa classe merita speciali riguardi: sono persone che fanno un lungo viaggio per darsi a guadagnare una piccola somma, e l'averne un mezzo facile per essere trasportate dalle case loro al luogo dove si lavora è anche per esse un grandissimo vantaggio.

Io viddo dall'un canto che nell'accettare il capitolato coll'articolo 20 c'è vantaggio per la Sardegna, vantaggio per la classe lavoratrice, che dal continente si reca alle tonnare, e vantaggio finalmente per lo Stato, il quale con questa condizione non è costretto ad aumentare la sovvenzione da accordarsi all'appaltatore. Dall'altra parte non vedo che cinque ore di ritardo, ed un po' di puzzo. Quindi penso che la Camera, ponendo in bilancia ed i vantaggi, e gli inconvenienti, vorrà far pendere il suo voto dalla parte dei vantaggi e sanzionare il capitolato, respingendo l'ordine del giorno della Commissione.

**BUFFA.** Io intendeva solamente di fare una domanda al signor ministro; ma egli avendo già risposto nel seguito del suo discorso, vi rinunzio.

**PRESIDENTE.** Ha la parola il deputato Biancheri.

**BIANCHERI.** Signori, la Commissione incaricata di esaminare questo progetto di legge fu unanime nel dichiarare che questo progetto di legge, portante convenzione colla società Rubattino pel servizio della Sardegna, era molto conveniente, anzi utilissimo e pel Governo, e pel commercio, e per la navigazione; e conseguentemente si è determinata di accettarlo. Una sola difficoltà, si dice nella relazione, ha arrestato la Commissione di proporre alla Camera l'immediata adozione di quel progetto, quella cioè originata dalla disposizione contenuta nell'articolo 20 del capitolato; ebbene, o signori, io partendo dagli stessi motivi, da cui fu determinata la Commissione, sia per adottare in massima il progetto, di legge di cui si tratta, come per respingere l'articolo 20 del capitolato, credo di potervi dimostrare che appunto per questi stessi motivi il capitolato deve essere mantenuto nei termini in cui sta scritto, e la legge deve essere approvata senza altre modificazioni.

— 1977 —

## TORNATA DEL 25 APRILE 1851

Anzitutto devo dare alla Camera alcuni schiarimenti di fatto concernenti le tonnare esistenti dalla parte occidentale dell'isola di Sardegna, per cui rimarrà convinta come sia di tutta convenienza, anzi necessario di conservare l'articolo 20 del capitolato. Questi schiarimenti posso garantirli come esattissimi, perchè mi vengono da persone imparziali, e che hanno per lunga esperienza frequentato le tonnare della Sardegna.

Le tonnare esistenti in Sardegna sono in numero di sette, e tutte dalla parte occidentale dell'isola; quattro fra queste, denominate *Porto scuso*, *Isola piana*, *Porto paglia* e *Caloseta*, si trovano a breve distanza l'una dall'altra, e tutte in prossimità dell'isola di San Pietro Carlo forte; anzi la maggior parte della pescagione proveniente da queste quattro tonnare si lavora e si spedisce dall'isola suddetta, che dista da Cagliari non più di 30 a 40 miglia, e così di 4 ore circa di tragitto per un battello a vapore.

Queste quattro tonnare, o signori, impiegano annualmente da 500 a 600 persone, che partono dal continente, ossia dalla riviera occidentale di Genova, e precisamente dai paesi di Alassio e di Laigueglia.

Gli appaltatori di queste tonnare spendono annualmente la somma di lire 600 mila per il calato, e per la fabbricazione del tonno, senza le altre spese accessorie.

Oltre a queste quattro tonnare, una quinta ne esiste, chiamata *Fiumentorgio*, che resta a qualche distanza dall'isola di San Pietro, in posizione per verità non molto salubre nel mese di giugno, ed in luogo anche poco sicuro per l'ancoraggio dei bastimenti, ma questa tonnara che impiega anche molte persone di terraferma, in numero di 150 a 200, e che spende ogni anno 160 mila lire per il calato e fabbrica del tonno, potrà profittare dell'approdo del battello alla stessa isola di San Pietro, sia per imbarcare le merci, come per i passeggeri.

Rimangono ancora due altre tonnare di minor importanza site a tramontana dell'Isola a poche miglia di distanza da Porto-Torres dove secondo il capitolato, il battello a vapore deve approdare periodicamente.

Queste due tonnare si chiamano, la prima delle *Saline*, e la seconda del *Trabucato*.

**ANGIUS.** Non esiste più. . .

**BIANCHERI.** Mi perdoni l'interruttore, queste due tonnare hanno quest'anno nuovamente intrapresa la pesca dei tonni, e sono disposte a continuare; per queste due tonnare vi provvederà il battello che partirà da Porto-Torres, il quale passando dalla parte occidentale dell'Isola, e facendo una breve fermata all'Isola piana, luogo sicuro per l'ancoraggio, dove l'aria è salubre, ed il sito poco discosto da dette due tonnare, avrà tutto il tempo necessario per sbarcare le mercanzie ed i passeggeri provenienti da dette tonnare, senza ritardare il suo viaggio per più d'un'ora circa.

Ora, ritenute queste circostanze, riesce di tutta evidenza che, siccome nel capitolato non si è fatta proibizione ai battelli a vapore d'imbarcare e trasportare i tonni, siccome la vicinanza di queste due tonnare con Porto-Torres è così prossima e comoda da poter profittare dei battelli a vapore, è evidente, dissi, che togliendosi l'articolo 20 del capitolato, queste due sole tonnare verrebbero a profittare di detti battelli ad esclusione delle altre cinque tonnare, locchè non sarebbe giusto ed arrecherebbe, alle medesime un grandissimo pregiudizio, attesa massime la loro distanza di 30 a 40 miglia da Cagliari, cosicchè si trovano in condizione molto peggiore delle altre due, e sarebbe tolta quella eguaglianza che la Commissione pare abbia inteso di mantenere.

Ciò stante è impossibile di non riconoscere non solo la grande utilità, ma anzi la necessità di mantenere l'articolo 20 della capitolazione, per cui si concede ai battelli a vapore di passare dalla parte occidentale dell'Isola, e di far scalo in quel sito dove si prepara tutto il tonno che si ricava dalle altre cinque tonnare, essendo ivi un luogo opportuno per l'ancoraggio, ed un'aria molto salubre in tutte le stagioni dell'anno; e si è in questo caso solamente che queste cinque tonnare potranno essere avvantaggiate, e concorrere colle tonnare di Porto-Torres.

Non vi ha motivo, dissi per cui non si debba estendere lo stesso vantaggio a queste altre tonnare, giacchè, in difetto, vi sarebbe appunto quell'inconveniente che venne segnalando dalla Commissione nella sua relazione, quello cioè di trascurare il bene generale, ossia della parte più importante, per favorire gli interessi di pochi.

Io sostengo quindi che la ragione, la giustizia, il principio d'eguaglianza ed il bene generale consigliano di mantenere il citato articolo 20, anzichè sopprimerlo.

La legge di cui si tratta, o signori, tanto se si considera nel suo spirito, come nelle sue disposizioni, tende principalmente all'incremento ed al maggiore sviluppo del commercio. Per favorire il commercio coll'Isola, e per favorire i negozianti che colà volessero recarsi, il Governo si propone di fare, e fa effettivamente con questa convenzione non lievi sacrifici, giacchè all'articolo 18 del capitolato obbliga i battelli dell'impresa a trasportare i negozianti che volessero andare da Nizza e da Livorno in Sardegna, all'istesso prezzo che pagano quelli che partono direttamente da Genova, e li obbliga pur a fare la diminuzione del quarto sul prezzo delle merci fissato nel capitolato, e ciò al solo fine di sviluppare maggiormente le relazioni coll'Isola; e per tutti questi favori che il Governo intende di fare al commercio ed ai negozianti, sacrifica 15,000 lire all'anno, che a termini dell'articolo 18 di questo capitolato pagherebbe all'impresario stesso. Così si dica di tutte le facilitazioni che si fanno ai negozianti sia di Genova e di Nizza e dei paesi esteri, quando dalla Sardegna vogliansi trasferire a Civitavecchia, Napoli od altrove, facilitazioni che sono pure menzionate nello stesso articolo, e per cui si concede all'impresario una competente indennità.

Coll'articolo 19 del capitolato si riserva poi la facoltà di estendere il vantaggio dei battelli a vapore ad altri punti della costa orientale dell'Isola, giacchè si è ivi stabilito che il Governo potrà obbligare questi vapori postali a toccare un punto determinato di quella costa, permettendo loro una fermata di quattro ore tanto nell'andata che nel ritorno da Cagliari a Genova e viceversa; conseguentemente la Camera vede che, se per facilitare il commercio ed attivare maggiormente le relazioni colla Sardegna, nel capitolato di cui si tratta, si fecero dei sacrifici assai rilevanti si deve pure mantenere l'articolo 20 che è appunto diretto a dare un maggior sviluppo al commercio. Nè vi sarebbe ragione per non estendere questo favore al prodotto delle tonnare ed ai pescatori fabbricatori del tonno, mentre ciò forma un grande ramo d'industria e dà guadagno ad alcune migliaia di operai.

Il signor ministro ci ha già annunciato quanto sia importante il commercio del tonno e quali ingenti somme si ricavano da questo ramo di commercio, e ci ha detto che questo traffico non si limita a migliaia di lire, ma arriva a vari milioni.

Come dunque potremo noi trascurare un così rilevante interesse dello Stato e dell'Isola? Io attendo tuttora di conoscere la vera cagione per cui la Commissione ha creduto di

— 1978 —

## CAMERA DEI DEPUTATI — SESSIONE DEL 1851

dover sopprimere questo articolo 20, perchè il motivo accennato nella relazione non può capacitarmi in alcuna maniera, come lo dimostrerò fra breve. Ma io soggiungo altresì che, dalla parte del continente, questa pesca attira ed alimenta una quantità di operai non indifferente anzi posso dire con positiva certezza, che dai soli paesi che sono aggregati al mio collegio elettorale, partono ogni anno 500 e più individui che vanno a guadagnarsi il pane alla pesca dei tonni, e ne ritraggono discreti guadagni. Come dunque si vorrà impedire loro di profittarsi dei vapori, come si pretenderà obbligarli ad arrischiarsi sui bastimenti a vela, che tante volte impiegano dieci o quindici giorni per ritornare? Vede bene la Camera, che con questa disposizione si arrecherebbe un danno gravissimo a questa povera gente, la quale dopo aver arrischiata la vita, si trova talvolta obbligata a consumare, durante il viaggio, quel poco beneficio che hanno ritratto dalle loro fatiche. Chiaro dunque si scorge che questo articolo 20 è di somma utilità, e non solo di utilità particolare, ma anzi generale, tanto per i negozianti che per i consumatori, e che conseguentemente vuol essere conservato.

Questo articolo poi non è stato convenuto nel solo vantaggio delle tonnare, ma anche nell'interesse dell'impresario dei vapori, il quale sicuramente ha dovuto calcolare il profitto considerevole che poteva ritrarre da questo traffico. Se le altre nazioni fanno dei sacrifici per favorire la navigazione a vapore, perchè vorremo noi impedire a questa nascente impresa i vantaggi naturali che presenta l'isola di Sardegna. Il commercio dell'Isola fu dalla Commissione calcolato in 3 mila tonnellate ogni anno, e in questo calcolo il prodotto delle tonnare vi è compreso per la maggior parte, conseguentemente, se non si permette ai vapori di far questo traffico, l'impresario sarà privato di un vistoso guadagno, che si deve considerare come parte corrispettiva del contratto.

Consequentemente, se si sopprime il citato articolo 20, io dico che l'impresario o recederà dal contratto, ed allora lo Stato, il commercio e l'isola di Sardegna saranno privi dei vantaggi che si sono riconosciuti risultare dalla fatta convenzione; o non recederà dall'impresa, ma in questo caso sicuramente domanderà un'indennità al Governo, e l'indennità dovrà essere proporzionata al beneficio che poteva ritrarre dalle tonnare.

Ma dare un'indennità all'impresario per privare il commercio e la navigazione di un rilevante beneficio, sarebbe il massimo degli assurdi, perciò l'articolo 20 dev'essere mantenuto.

Vediamo ora quali sono i motivi che hanno determinato la Commissione a sopprimere quest'articolo.

La Commissione dice che l'articolo 20, come è concepito, sarebbe diretto all'utile privato anziché all'utile generale.

Io credo, o signori, di aver risposto a questa obiezione, con aver dimostrato che se non si lascia sussistere l'articolo 20, si farà appunto l'interesse ed il vantaggio di pochi a danno dei più.

Ma osserverò ancora: quando il provvedere al vantaggio di pochi, può tornare a discapito dell'interesse generale, in allora non deve essere calcolato nè prevalere al bene generale; ma quando col promuovere l'interesse particolare non si pregiudica all'interesse generale, io non vedo perchè la Commissione voglia disprezzarlo.

La Commissione dice inoltre che il vapore passando, dalla parte occidentale, ritarderà di molte ore a pregiudizio del servizio pubblico; quando invece, seguendo la costa occidentale dell'isola, giungerebbe più presto al suo destino.

Ma non vedono gli oppositori di questa legge, che a termini della fatta capitolazione, incontrerebbe un altro ritardo ancor più forte, giacchè coll'articolo 19 del capitolato il Ministero si è riservata la facoltà di designare i punti in cui deve fermarsi tanto all'andata che al ritorno, e di autorizzare la fermata di 4 ore: 4 ore nell'andata e 4 ore nel ritorno farebbero 8 ore di ritardo.

Quando, invece, nei due mesi di maggio e di giugno a cui è limitata la pesca del tonno, il vapore passando dalla parte occidentale dell'Isola non avrebbe a fermarsi che 4 in 5 ore tutto al più, epperò il ritardo sarebbe sempre minore di quello che proverebbe il vapore passando dalla parte orientale.

Si dice inoltre: ma il ritardo che si ha per queste fermate, porta uno scapito ben maggiore del beneficio che deriva dall'articolo 19; a questo proposito prego la Camera di notare che non si tratta di tutti i viaggi dal battello a vapore, che sono in numero di 72 fino al 1855, e che si estendono a 104 nei sette anni posteriori, ma soltanto di cinque in sei viaggi.

D'altronde, non bisogna dimenticare, che non solo si viene per tal modo a provvedere a questo importante ramo d'industria, ed ai fabbricatori del tonno, ma vi sono tanti altri vantaggi da calcolare che il passaggio del vapore arrecherebbe a quella parte dell'Isola, i quali compensano abbondantemente il ritardo che verrebbe a provarsi.

Io dico quindi, che sotto tutti i rapporti, l'articolo 20 del capitolato deve essere mantenuto.

Un'ultima obiezione che non si è espressa nella relazione, ma che, stando all'articolo 20 del capitolato, si potrebbe facilmente affacciare, si è quella che mediante il citato articolo 20 verrebbe autorizzato l'impresario ad andare soltanto ad una tonnara a discapito delle altre, dal che potrebbero nascere pessime conseguenze.

Veramente, secondo i termini del capitolato, questa difficoltà si affaccia a prima vista; ma io faccio osservare alla Camera che tutte le tonnare più importanti sono poco distanti l'una dall'altra, e che d'altronde lo stesso interesse dell'impresario lo consiglierà di toccare a tutte le tonnare che si trovano sul cammino che deve percorrere onde caricarvi la pescagione; e quando veramente questa fosse una difficoltà, mi pare che si potrebbe facilmente ovviare, indicando un punto preciso e centrale in cui il battello a vapore, durante i quattro o cinque viaggi, dovesse approdare per ricevere le merci ed i passeggeri da tutte le tonnare indistintamente.

Io pertanto sarei d'avviso che il signor ministro dovesse modificare quest'articolo 20 nel senso di obbligare gli impresari ad approdare ad un punto centrale per l'oggetto che ho poc'anzi accennato; imperocchè io non vorrei che sorgesse il sospetto, e molto meno che succedesse in realtà che gli impresari facessero parzialità con favorire più l'una che le altre delle indicate tonnare, e così avvenissero gli inconvenienti che furono dalla Commissione segnalati.

Terminerò con dire che la Commissione si è determinata ad accettare questo progetto di legge: 1° per l'economia che ne ridonda alle finanze; 2° per l'utilità che ne deriva al commercio; 3° per l'incoraggiamento della navigazione dei battelli a vapore.

Ora, per conseguire cofesti fini, è evidente che questo capitolato debb'essere mantenuto nella sua integrità, compreso l'articolo 20 di cui si ragiona.

Io mi oppongo quindi alla proposizione soppressiva e sospensiva stata proposta dalla Commissione, e chiedo che si passi all'approvazione degli articoli della legge, e relativa capitolazione.

— 1979 —

TORNATA DEL 25 APRILE 1851

**MARTINI**, relatore. Già ebbi l'onore di dire alla Camera ch'io non divido punto l'opinione della maggioranza della Commissione rispetto a quest'articolo. Sono quindi poco adatto a rispondere agli onorevoli preopinanti il signor ministro di marina, il signor Angius, il signor Biancheri, dei quali divido completamente l'opinione.

Rapporto a quest'articolo, io debbo dunque rinunciare all'ufficio di relatore, riservandomi di riassumerlo quando alcun'altra sentenza emessa dalla Commissione venisse oppugnata.

**PRESIDENTE.** La parola è al signor Sulis.

**SULIS.** Essendo prossima l'ora in cui la seduta deve sciogliersi, temerei di . . . (*Parli! parli!*)

Signori, semprechè un grande ed utile principio si vuole attuare, fa mestieri sacrificare qualche comodo e patire qualche jattura. A ciò si riduce la questione che ora ci occupa. Che il contratto che ci viene presentato dalla compagnia dei vapori nazionali contenga una grande utilità, sia per la corrispondenza postale, sia pel commercio della Sardegna, niuno vi è che nol vegga, basterà solamente il notare, che attualmente sui piroscafi dello Stato che fanno il viaggio da Genova ai porti della Sardegna, la tariffa imposta sulla mercanzia essendo di 20 lire ogni quintale metrico, è affatto proibitiva.

Diffatti, quale è l'attuale commercio dei piroscafi tra Genova e la Sardegna?

Dalla Sardegna sui vapori altro non si può trasportare utilmente se non che qualche pacco di pelli di agnello, le quali non soffrono indugio pel pericolo del guasto, e dalla parte di terraferma altro non si introduce in Sardegna, per mezzo dei vapori, che qualche quintale di chincaglieria, la quale non soffre neppure essa indugio, giacchè i bisogni delle mode suggeriscono ai negozianti di provvedersene prontamente.

Del resto, nessun altro commercio viene fatto in Sardegna per mezzo dei piroscafi, e quindi nessuna facilità possono questi piroscafi somministrare sia al commercio dell'Isola, come viceversa a quello di terraferma. Chiunque di voi abbia letto il capitolato, vedrà di quanto siano ribassate queste tariffe che or sono così stragrandi, e come non solo sia facilitata la relazione tra Genova e la Sardegna, ma come vi sia anche l'estensione del commercio . . . per tutta la linea del Mediterraneo; ed in ciò stava, e sta il giusto ed antico desiderio della Sardegna di far valere nel Mediterraneo l'importanza della sua giacitura; e quest'importanza non altrimenti che col trattato Rubattino può attualmente ottenersi.

Si viene però ad oppugnare l'articolo 20 di questo capitolato. I motivi addotti da coloro i quali, sono dell'avviso della Commissione, a mio credere si riducono a tre.

Si accennò in primo luogo al mare procelloso della costa occidentale dell'Isola; ed io credo che quest'obbiezione perda molto della sua importanza se si riflette che nei soli due mesi di maggio e di giugno è autorizzato questo passaggio, e quindi ognuno di voi ben può persuadersi che al certo tutti i viaggi di questi due mesi non saranno infelici, essendo in quel tempo tranquillissimo il mare; che se poi si dovesse badare continuamente al pericolo si magnificato di quella costa pei venti di ponente, allora più non si spiegherebbe alcuna vela, e più non si scalderebbe alcuna caldaia di battello a vapore là dove spirano i venti di ponente; e sarebbe al certo un gran progresso per la navigazione! Epperò converrebbe dire che la triplice corazza di bronzo e di rovere che Orazio metteva sul petto di chi primo si affidava in mare, omai

debba essere riservata per coloro che navigano nei mari di ponente!

Si è parlato della puzza e del lezzo che avrebbero a soffrire i passeggeri a motivo dei tonni; ma signori, la prora dei piroscafi, sono persuaso, non si metterà nel bel mezzo dei magazzini dove i tonni si tagliano e si sventrano: necessariamente dovrà rimanere ad un mezzo miglio di distanza nel mare ove i miasmi non sono. Oltre di ciò a bordo del piroscafo non si caricheranno pesci tratti appena dall'acqua o sanguinolenti, locchè alla società Rubattino non può esser utile, ma barili di pesce confezionato con olio; quindi si scorge che questa puzza non può esistere.

Quello però che esiste di certo è il ritardo di 5 ore, per le quali si autorizza il piroscafo a fermarsi perchè possa fare questo suo caricamento; ma mettendo a paragone il danno di queste 5 ore di ritardo, colla facilità maggiore della stessa navigazione, la quale si rende più breve per la via di ponente che non per la via di levante, poichè ove quei maledetti venti di ponente non siano troppo prepotenti, io credo che il viaggio segnato nel capitolato possa farsi in 40 ore; ne segue, che la stazione portata dalla capitolazione per l'esercizio delle tonnare, verrà ad essere compensata dalla maggiore brevità del viaggio da farsi.

Io credo, che il rifiutare il trattato per quest'incomodo o danno che voglia dirsi, della fermata di 5 ore, non sia cosa utile nè al commercio di Cagliari il quale certamente per esso avrà un grande sviluppo, nè al bene generale dell'Isola intera, la quale, come dissi, ha nel contratto il soddisfacimento dell'antico suo desiderio di porsi in relazione viva di commerci col continente italiano. Che direste di colui, che essendo certo di raggiungere la somma dei suoi desideri pure vi si rifiutasse perchè lo si volesse obbligare ad un ritardo di poche ore? Si direbbe che costui potrebbe scansare la pena dell'inferno a solo patto di togliersi quella del limbo. Ora io che non voglio nè l'una nè l'altra, adotto il trattato, epperò l'articolo 20, senza cui quello cadrebbe.

Ma vi è anche di più: quest'articolo 20, tanto combattuto, reca una grande utilità generale, ponendo pur in disparte i tonni.

Vediamo in esso, che questi vapori faranno la fermata alle tonnare per imbarcare le merci. Ora, bisogna che sappiate che nel punto delle fermate cui queste tonnare esistono, sulle coste occidentali cioè dell'Isola, vi abbiamo Portoscuso, e Portopaglia, i quali sono gli sbocchi del commercio....

**MAMELI.** Domando la parola.

**SULIS.**... d'Iglesias e provincie confini. Vedete che anche questa sarà una grande utilità commerciale per quei paesi. È certo che Portopaglia viene molto in aiuto alle derrate d'Iglesias, è certo che Portoscuso viene anche ad essere di grande aiuto per il commercio delle derrate interne di quelle provincie. (*Rumori*)

Ad ogni modo, se questo si vuole negare, rimarrà pur sempre tutto il resto, che io ho già enunciato.

Insomma, o signori, io credo che qui bisogna andare per calcoli e per istudi comparativi. Paragoniamo l'utilità certa per il commercio dell'Isola, paragoniamo l'utile che le finanze ne ritrarranno, paragoniamo le speranze che in virtù di questo trattato, tutti noi sardi possiamo concepire per il felice avvenire dell'Isola; poi calcoliamo il danno delle cinque ore, e decidiamo. Mi pare che non ci sia da indugiare nella decisione: bisogna ricordarci della massima, che, cioè, gli utili principii non si possono attuare altrimenti che con particolari incomodi, e questi particolari incomodi, giacchè

— 1980 —

## CAMERA DEI DEPUTATI — SESSIONE DEL 1851

siamo obbligati a sopportarli, sopportiamoli in pace; ma giammai l'interesse generale venga sacrificato ad un così piccolo incomodo o danno.

**PRESIDENTE.** La parola è al deputato Mameli.

**MAMELI.** Io faccio plauso al Governo della buona intenzione che ha avuto nell'approvare questo progetto di contratto col signor Rubattino, e non ho mai dubitato che le mire del Governo non siano dirette a promuovere i vantaggi commerciali dell'Isola; nego però che questo fosse un mezzo opportuno.

E qui mi permetta il signor ministro di dire che, trattandosi di cose che richieggono cognizioni speciali e locali, la prudenza, e qualche riguardo verso i deputati della Sardegna, richiedevano che avesse loro fatto conoscere almeno la sostanza dei patti.

Signori, io non ho diritti di sorta sulle tonnare, e le mie parole sono ora, come sempre, scevre da ogni scopo di personale interesse: quindi vi dico la verità senza simulazione od esagerazione. Si è detto che il patto di cui all'articolo 20 porta vantaggio all'Isola, ed al suo commercio, agevolando lo smercio dei tonni; ma in verità, il vantaggio è tutto dei proprietari delle tonnare o, per meglio dire, degli appaltatori.

Fosse almeno pareggiata in ciò la sorte di tutte le tonnare: però la cosa è all'opposto, mentre l'utilità ridonda tutta nelle tonnare appaltate ai genovesi, che sono le prime che s'incontrano partendo da Cagliari, e così si stabilirà di fatto una privativa odiosissima, un vero privilegio in danno di tutte le altre tonnare.

Anzi, quell'apparente risparmio che oggi si procura alle finanze dello Stato nelle condizioni del contratto, ricadrà a perdita materiale delle finanze stesse, le quali non potranno appaltare, od appalteranno colle più sfavorevoli condizioni finchè sussisterà quel vantaggio equivalente ad un vero privilegio, che in vigore di quel patto s'induce a pro di quella tonnara che si trova in miglior condizione, perchè interessa poeche famiglie genovesi.

Si è detto che piccolo è il ritardo del viaggio del vapore per ragione di quel patto. Ma anche questo è inesatto, perchè prendendo la costa occidentale, si prolunga il viaggio di ore trenta di più che percorrendo la costa di levante, senza mettere a calcolo l'ora che dovrà il piroscalo impiegare per l'approdo alla tonnara e per il caricamento dei pesci.

Si è detto lieve l'incomodo a cui saranno esposti i viaggiatori per tale causa. In verità però è gravissimo per gli incomodi e disagi, che non possono andare disgiunti da un notevole prolungamento di viaggio per quelle coste; è grave per la maggiore spesa che loro apporta; e finalmente incomportabile per il pericolo a cui espone la loro salute ed anche la loro vita, ove si ponga mente agli effluvi micidiali che esalano dai siti ove si ammazzano migliaia di tonni, e nei quali per conseguenza vi è molto sangue aggrumato e corrotto, e frammisto anche di sostanze animali putride.

Io certamente non mi esporrei a siffatto viaggio nei mesi

di giugno e di maggio, e di fatto avverrà, che uiuno che abbia cara la sua vita, sia per esporvisi.

In somma, resterà nella stagione dei tonni interdotta la comunicazione fra Cagliari ed il continente per mezzo dei piroscali postali.

Altra volta se n'è fatta una triste esperienza, sotto il cesato Governo assoluto, allorchè, alcuni anni or sono, il vapore andò da Cagliari all'Isola Piana, d'ordine superiore, per imbarcare una persona che ivi si trovava. Poichè, a malgrado che propizio fosse stato il tempo, e niun ritardo notevole si fosse avuto nell'imbarco dell'individuo privilegiato, il viaggio fu prolungato di un giorno intero. Il signor marchese di Santa Croce, che fu uno dei poco fortunati viaggiatori, potrà rendervene testimonianza.

**DI SANTA CROCE.** Verissimo.

**MAMELI.** Signori, bisogna attendere allo scopo primario del contratto, che è quello di avvicinare l'Isola al continente, ed agevolare la corrispondenza postale.

Qui però si va in senso affatto opposto. È male intesa ogni economia che ci allontana da quello scopo, ed inceppa anzichè facilitare le comunicazioni e le corrispondenze, come è certo che questo è il miglior vantaggio che si può recare al commercio, non quello di procurare ad uno speculatore di tonni un prezzo più vantaggioso in pregiudizio degli altri speculatori, proprietari od appaltatori. Per queste ragioni, cioè di più diretta e celere corrispondenza, di maggior comodo e risparmio dei viaggiatori, di minor pericolo nel tragitto, e di giustizia ed uguaglianza nella condizione di tutte le tonnare, deve senza dubbio eliminarsi dal contratto l'articolo 20.

Questa convenienza l'ha riconosciuta anche il signor avvocato Biancheri, sotto il rispetto almeno del privilegio che in favore di alcuno andrebbe a stabilirsi, allorchè ha proposto che detto articolo venga in tale senso modificato, stabilendo a favore dei prodotti di tutte le tonnare un centro di concorrenza: sebbene poi con poca coerenza, a dir vero, si opponga alla proposta della Commissione onde rinnovarsi le trattative col Rubattino sull'oggetto del mentovato articolo 20.

**PRESIDENTE.** La parola è al deputato Falqui-Pes.

**FALQUI PES.** Io vi rinunzio per ora, rimettendomi alle considerazioni esposte dall'onorevole deputato Mameli.

*Voci generali.* A domani! a domani!

La seduta è sciolta alle ore 5 1/2.

*Ordine del giorno per la tornata di domani:*

1° Seguito della discussione del progetto di legge per l'approvazione dell'appalto del servizio postale a vapore colla Sardegna;

2° Discussione del progetto di legge relativo alla tassa sulle successioni;

5° Discussione del progetto di legge per imposta annua sui corpi morali.



— 1981 —

## TORNATA DEL 26 APRILE 1851

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE CAVALIERE PINELLI.

**SOMMARIO.** *Atti diversi — Relazione sul progetto di legge per la soppressione dei magistrati del protomedicato — Seguìto della discussione del progetto di legge per l'appalto della corrispondenza postale colla Sardegna — Articolo 20 del capitolato — Spiegazioni del deputato Santa Croce, e protesta del ministro di marina — Emendamento del deputato Biancheri — Osservazioni e spiegazioni del relatore Martini — Osservazioni dei deputati Farina Paolo, Grizoni, Biancheri, Bolasco e del ministro di marina — Proposizioni dei deputati Biancheri, Sulis e Valerio Lorenzo — Questioni sull'ordine della discussione — Osservazioni dei deputati Sulis e Valerio Lorenzo — Approvazione dell'ordine del giorno della Commissione, e reiezione della proposizione del deputato Valerio Lorenzo — Comunicazione del ministro dell'interno — Discussione del progetto di legge per una tassa sulle successioni — Approvazione degli articoli della legge, ad eccezione dell'ultimo riflettente la Sardegna — Parole del regio commissario Arnulfo e del ministro delle finanze, in opposizione dell'articolo della Commissione — Parole in difesa di questo dei deputati Sulis e Iosti — Approvazione del medesimo — Votazione ed approvazione della legge.*

La seduta è aperta alle 2 pomeridiane.

**CAVALLINI**, segretario, dà lettura del processo verbale della tornata precedente.

**FARINA PAOLO**, segretario, legge il seguente sunto delle petizioni ultimamente presentate alla Camera:

5791. Corrias Cristina, figlia di un sergente, chiede che la Camera provveda onde le sia accordato il permesso di sposare Pasquale Puddu, furiere negli invalidi, con cui trovasi da alcuni anni fidanzata.

5792. Borniani Pietro, insinuatore a Saluzzo, presenta alcune considerazioni sul progetto di legge relativo alle pensioni civili, e su quanto il medesimo stabilisce per aver diritto alla giubilazione.

5793. 11 notai di Cagliari presentano alcune idee di riforme sul notariato, ch'essi credono necessarie, prima che i notai della Sardegna vengano sottoposti ad una speciale contribuzione.

5794. 16 tra osti e locandieri d'Arquata, provincia di Novi, supplicano la Camera perchè ecciti il Governo ad abolire la tassa detta della foglietta.

5795. Pettazzi Francesco, dimorante a Novi, narrando che in compenso dei suoi servizi militari, veniva nel 1848 nominato a commesso nelle sussistenze militari, e ch' ora pel solo motivo di economia fu dispensato da ulteriore servizio, chiede di esser ricollocato nel suo impiego, o d'esser provvisto di un'annua sovvenzione.

5796. Erede G. B., direttore principale, ed altri 18 impiegati delle poste, presentano alcune osservazioni relative al progetto di legge sulle pensioni agli impiegati civili.

### ATTI DIVERSI.

**PRESIDENTE** Il dottore Luigi Colomha fa omaggio alla Camera di 150 esemplari di un suo opuscolo intitolato; *Esame del programma 26 dicembre 1850 relativo agli esami*  
 SESSIONE DEL 1851 — CAMERA DEI DEPUTATI — Discussioni 210

di ammissione e promozione a darsi agli ufficiali di sanità militare.

Saranno distribuiti ai signori deputati.

La Camera non essendo in numero, si farà l'appello nominale.

(Si procede all'appello nominale, dal quale risultano mancanti i seguenti deputati):

Baino — Barbavara — Bella — Bellono — Benso Giacomo — Berghini — Bertolini — Bianchetti — Bianchi Pietro — Bolmida — Bona — Bon-Compagni — Brofferio — Campana — Carta — Castelli — Cattaneo — Chaperon — Chenal — Chiarle — Cornero — Correnti — D'Aviernoz — D'Azeaglio — De Livet — De Martinet — De Villette — Di San Martino — Fois — Galli — Galvagno — Garbarini — Gavotti — Gerhino — Ghiglini — Gianogho — Jacquemoud — Jacquier — Justin — La Marmora — Leotardi — Mameli — Mantelli — Marongiu — Marco — Mellana — Michelini — Maja — Mollard — Nieddu — Oliveri — Paleocapa — Palluel — Parent — Pernigotti — Pescatore — Pettiti — Pezzani — Piccon — Pissard — Roverizio — Ruffi — Rusca — Saulli Damiano — Scapini — Sella — Simonetta — Siotto-Pintor — Solaroli — Spano — Trotti — Taveri — Viora — Zunini.

**PRESIDENTE.** La Camera essendo in numero, pongo ai voti l'approvazione del processo verbale.

(È approvato.)

**ARNULFO** Col numero 5792 fu letto il sunto di una petizione di un insinuatore di Saluzzo relativa al progetto di legge sulle pensioni civili, nella quale fa osservazioni intorno agli agenti demaniali. Io chiederei che la Camera volesse decretare che questa petizione fosse rimandata alla Commissione incaricata dell'esame del relativo progetto di legge.

(La Camera approva.)

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca relazioni di Commissioni.

**DEMARIA.** Domando la parola.

**PRESIDENTE.** Ha la parola.



— 1982 —

## CAMERA DEI DEPUTATI — SESSIONE DEL 1851

**RELAZIONE SUL PROGETTO DI LEGGE PER L'ABOLIZIONE DEI MAGISTRATI DEL PROTOMEDICATO.**

**DEMARIA, relatore.** Ho l'onore di presentare alla Camera la relazione sul progetto di legge portante abolizione dei magistrati del protomedicato. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 740.)

**PRESIDENTE.** Questa relazione sarà stampata e distribuita.

**SEGUITO DELLA DISCUSSIONE E ADOZIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PER L'APPALTO DELLA CORRISPONDENZA POSTALE COLLA SARDEGNA.**

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca il seguito della discussione generale sul progetto di legge per l'appalto della corrispondenza postale a vapore colla Sardegna. La discussione erasi soffermata all'articolo 20 del capitolato.

**SANTA CROCE.** Domando di parlare per un fatto personale.

**PRESIDENTE.** Ha la parola.

**SANTA CROCE.** Il deputato Mameli m'interpellava ieri intorno ad un viaggio da me fatto con un regio piroscalo per levare una persona dall'isola Piana. Credo quindi debito mio di entrare in tale spiegazione, tanto più che trattandosi di un fatto, la Camera sarà così in grado di portar maturo giudizio sull'articolo 20 di cui si tratta.

Al principiar di luglio del 1844, se non erro, giunse in Cagliari il piroscalo il *Tripoli*, comaudato dal barone Rochette. Presi posto in esso per Genova, e, se mal non m'appongo, trovavasi meco a bordo il deputato Boyl qui presente, quando ad un tratto seppesi essere ordine del ministro di guerra e marina, che il vapore dovesse passare per ponente e fermarsi nelle acque di Carloforte per levarvi una persona che aveva atteso alla pesca dei tonni nell'isola Piana.

Non è a dire quante doglianze e querimonie si levassero da tutti; tuttavia si ubbidì, ed entrati in mare, a notte buia sorgemmo nell'acque dell'isola Piana. Siccome in quella terra non avvi, come direbbe il deputato Angius, nessun candellabro, dovemmo servire noi stessi di questo arnese, e si pose mano ai razzi per dare i segnali alla barchetta che doveva salpare da terra. Di fatto, non andò guari che la persona fu imbarcata con tutti i bezzi, non già coi pesci.

Ben vedete, che in tutto questo tragitto ed imbarco, si usò la massima diligenza, e non vi si spese forse neppure un'ora. Ripreso il largo, si continuò a correre la costa, e sebbene il mare fosse tranquillo, pure levandosi una brezza da maestro che a mano a mano andava rinforzando, la vaporiera non correva più che cinque miglia invece di otto, e si dovette passare lo stretto di Bonifacio, e ridursi alla costa orientale dell'Isola. Continuando felicemente il viaggio, si giunse a Genova, non già 24 ore più tardi, come asserì l'onorando deputato Mameli, ma bensì 30 ore, a segno che alcuni di noi, che prima di sciogliere da Cagliari, avevano divisato di partire immediatamente col corriere per Torino, che allora partiva al tocco da Genova, se non erro, dovettero protrarre la partenza di 72 ore, e così anche tutti i pieghi.

E poichè ho preso a parlare, seguirò pure dicendo, che quantunque io abbia fatto forse cinquanta volte il tragitto dell'Isola, sì coi bastimenti a vela, come con quelli a vapore, non m'interveniva mai di passare a ponente, salvo che a

quella volta, ed avendone spesso chiesta la cagione ai comandanti dei bastimenti, risposero sempre unanimi, che passando da levante, allorchè si afferrava Capocorso, si era certo di venir a Cagliari, mentre dalla parte occidentale non si ha mai questa certezza, ma si corre rischio di dover combattere con grosso mare e gagliardi venti.

Si noti ancora che le stesse vaporiere postali, che sciolgono per Portotorre, delle cento volte le novanta, passano a levante e preferiscono imboccare lo stretto di Bonifacio, allungando così il cammino, anzichè andare dritto e di golfo lanciato alla parte occidentale della Corsica.

Tutto ciò ch'io venni discorrendo, prova ad evidenza, che la navigazione dalla parte di levante è molto più agevole e sicura, che non da ponente.

Ma si opporrà, che ora si vuol far prendere tal tragitto alle vaporiere nei soli mesi di maggio e di giugno, nei quali il mare suol essere, non che tranquillo, ma, come altri disse, *tavolato*.

Ciò potrà asserire chi vede solo il mare dal porto, ma ponendosi in alto, è fuor di dubbio che in quella costa regna continuo in detta stagione un'gagliardo vento di maestro, il quale dove non soffiasse, sarebbe impossibile la pesca.

Ma checchè siasi, il bene generale deve entrare innanzi al privato, e se col passar la vaporiera della costa di ponente, vi fosse questo bene generale, io sarei il primo a sottoscrivere l'articolo 20; ma, al modo proposto, non si fa altro che concedere un privilegio ed un monopolio.

Diffatti l'articolo 20 dice:

« Nella stagione della pesca del tonno (maggio e giugno) sarà permesso ai vapori partenti da Cagliari di far lo scalo ad una tonnara e imbarcarvi merci, tenendo sempre i fuochi accesi della macchina, e siffatta fermata non potrà eccedere le ore 3. »

Che significa egli il fare scalo ad una tonnara? Vuol dire che la compagnia Rubattino farà scalo alla tonnara dell'Isola Piana, di pertinenza del marchese di Villamarina, ma appaltata per molti anni al signor Penco; cioè, chiamando le cose col loro vocaboli, e senza velo, se i signori Penco e Rubattino sono soci, potrebbero fare insieme il monopolio a danno delle altre tonnare, e principalmente delle demaniali. (*Mormorio dal banco ministeriale.*)

Ben io ignoro se realmente i signori Penco e Rubattino siano soci; ma sono inclinato a crederlo, conoscendo la lo-devole usanza, e degna di essere imitata per altri; dell'associazione che sogliono praticare i commercianti genovesi.

**CAVOUR, ministro di finanze, agricoltura, commercio e marina.** (*Fa segni di disapprovazione*)

**SANTA CROCE.** C'è forse qualche male in ciò?

**CAVOUR, ministro di finanze, agricoltura, commercio e marina.** Sicuro che c'è male...

**SANTA CROCE.** Come mai ci può esser male, se il signor ministro viene ogni giorno a raccomandare le associazioni commerciali?

**CAVOUR, ministro di finanze, agricoltura, commercio e marina.** Domando la parola.

**SANTA CROCE.** Così tutte le altre tonnare di Portopaglia Flumentorgio, e che so io, vedranno passar la vaporiera, ma dell'imbarcare il tonno non ne sarà nulla.

Qui abbiamo un deputato che ha parte nella tonnara di Flumentorgio, pure egli è contrario a questo articolo 20, perchè oltre all'interesse generale, che deve essere il motivo d'ogni deputato, egli conosce che tutto si riduce ad impinguare la borsa di qualche particolare... Prego il ministro Cavour, oppure il signor relatore, che leggano le osser-

— 1983 —

TORNATA DEL 26 APRILE 1851

vazioni fatte in questo proposito da alcuni deputati della Sardegna, così la Camera sarà chiarita delle opinioni dei deputati.

Io intenderei essere qui il bene generale, qualora l'appaltatore si obbligasse a portar i tonni in qualunque tonnara, e specialmente delle demaniali; ma, lasciando la cosa in sui generali, chi non capisce che si crea un nuovo monopolio ed un odioso privilegio? Perocchè tutte le altre tonnare scapiteranno, e lo sola del Penco, che non avrà concorrenti, sovrasterà ad ogni altra. Così, se voi accordaste un favore alla tonnara demaniale, che oggi risponde di dieci, domani vi risponderà di 100, giacchè crescerebbe il prezzo d'appalto, laddove a cotesto modo la ridurrete interamente al zero.

Ricapitoliamo: se il tragitto della parte di ponente è più lungo che non da levante; se la fermata è di cinque ore, ognun vede che il ritardo non potrà essere minore di 20 ore.

Ma in questo caso, soggiungerete, l'appaltatore pagherà la multa. Eh via! Siate certi, che non si pagherà multa nessuna, giacchè la forza maggiore, al vostro marcio dispetto, si cacerà in ogni tragitto.

Per altra parte, oltre al vento maestro che sarà buona scusa di ritardo, che cosa costa egli fare seropolare una caldaia, rompere una paletta, spezzare uno stantuffo? ed eccoci issolato alla forza maggiore.

I sostenitori dell'articolo 20 asseriscono, che da Cagliari alle tonnare si spendono 4 ore; or bene, la vaporiera giunge a Cagliari ai 3 d'ogni mese, e non ne riparte che ai 5, in questo intervallo ella ha tempo di condursi alle tonnare, caricare, tornare a Cagliari ed ha ancora quasi 24 ore per ripigliare il tragitto da levante, e ciò senza recare il minimo ritardo alle corrispondenze, senza dar noia ai passeggeri, e senza correr rischio di mettersi per mare procelloso.

Per queste ragioni io voto contro l'articolo 20.

**CAVOUR**, ministro di finanze, agricoltura, commercio e marina. Io credo di dover protestare contro le parole del preopinante, non già perchè io professi un'opinione contraria alla sua intorno all'articolo 20, ma perchè il suo dire mi parve contrario all'uso parlamentare, che ho sempre veduto osservarsi in questa Camera, quello cioè di non imputare sinistre intenzioni a nessuno, tanto meno ad un assente, che perciò non può difendersi.

**SANTA CROCE**. Io non ho supposto...

**CAVOUR**, ministro di finanze, agricoltura, commercio e marina. Io mi appello alla Camera, e chiedo, se dalle parole dell'onorevole preopinante non risultasse un'accusa pel signor Rubattino e pel signor Penco, che fu altre volte nostro collega. (*B sbiglio e denegazione*)

Il preopinante ha detto che vi era una combinazione tra il signor Rubattino ed il signor Penco per stabilire un monopolio.

Se questa non è un'accusa; allora io non so... (*Segni di denegazione*)

Siccome le parole profferite dal preopinante sono scritte, il pubblico leggendole giudicherà se io le abbia bene o male interpretate.

Parmi poi che il biasimo che si gettava sopra questi due individui si potrebbe in certo modo estendere ad una classe di cittadini; e questo è il motivo per cui ho voluto combattere quanto disse il preopinante.

Venendo poi agli argomenti da lui esposti, farò osservare alla Camera che egli ci ha letto una descrizione di un suo viaggio, dalla quale risulterebbe che impiegò 30 ore di più per fare il suo tragitto da Cagliari a Genova, passando dalla

costa occidentale; ma, se la memoria non mi falla, egli disse che il bastimento sul quale era imbarcato non faceva che cinque miglia all'ora. Un bastimento come il *Tripoli*...

**FARINA PAOLO**. Ha detto che non poteva.

**CAVOUR**, ministro di finanze, agricoltura, commercio e marina. Ha detto che faceva cinque miglia all'ora.

**SANTA CROCE**. Ho detto che non poteva farne otto a cagione del vento.

**CAVOUR**, ministro di finanze, agricoltura, commercio e marina. Io credo tuttavia che, salve circostanze straordinarie, un bastimento della forza del *Tripoli* anche con venti contrari, possa fare più di 5 miglia all'ora.

Dacchè ho l'onore di reggere il Ministero della marina, esaminai i conti che rendono tutti i comandanti dei vapori che vengono dalla Sardegna, e sinora non mi pare che nessuno abbia mai fatto meno di cinque miglia all'ora.

**ASPRONI**. Quelli che passano per levante.

**CAVOUR**, ministro di finanze, agricoltura, commercio e marina. Ciò non monta, o signori; i bastimenti che fanno il servizio nella stagione cattiva sulla costa di levante incontrano venti altrettanto gagliardi, come sulla costa di ponente, mentre è la buona stagione.

Io presumo che vi fu qualche circostanza speciale che impedì il *Tripoli* di camminare come doveva. D'altronde, questa è cosa notissima; basta aprire un atlante per riconoscere che la differenza del cammino tra la costa occidentale e la costa orientale, è di pochissimo momento; e che nella stagione di maggio e di giugno vi siano regolarmente dei venti contrari al cammino dei bastimenti, è anche cosa assolutamente inesatta.

Se la Camera credesse di dover assumere delle precise informazioni, sarebbe cosa facilissima; essa non avrebbe che ad aprire le liste del commercio genovese, e vedrebbe arrivare di continuo a Genova bastimenti dalla costa occidentale della Sardegna, e in molto maggior numero che non dalla costa orientale; ad eccezione di Cagliari, Genova ha un commercio assai attivo con Alghero ed Oristano; i bastimenti da Alghero e da Oristano giungono tutti i dì a Genova, senza incontrare queste immense difficoltà che incontrò per avventura l'onorevole preopinante.

In quanto poi all'accusa del pericolo del monopolio, vi è un mezzo facilissimo per ovviarvi, e sarebbe di adottare la proposta fatta ieri dall'onorevole deputato Biancheri, il quale proponeva, che si sostituisse all'articolo 20 un altro articolo, che avrebbe imposto l'obbligo all'appaltatore di approdare a Carloforte, che è situato nel centro delle tonnare, per farne profittare tanto il signor Penco, quanto l'onorevole deputato che è proprietario di una tonnara, (*Bisbiglio e risa*) e così pure le tonnare demaniali.

Quindi io credo che ove si adottasse questo emendamento del deputato Biancheri, il tanto temuto pericolo del monopolio sparirebbe assolutamente.

Tutte le tonnare trarrebbero un egual profitto dai vapori, e la Sardegna, il ripeto, ne trarrebbe un utile notevolissimo.

Io ho fatto un calcolo, al quale si è trovato nulla da opporre; io ho osservato, che l'arrivo in Genova otto giorni prima, aumentava il valore dei tonni in una fortissima proporzione, talchè se si stimasse il vantaggio complessivo a lire 100 mila, sarebbe ancora poca cosa.

Si è messo in campo la questione della salute.

Io credo che a tal proposito si è fatta una grandissima esagerazione. Il deputato Mameli ha asserito che per il valore di mezze le tonnare, esso non si indurrebbe a fare quel viag-

— 1984 —

## CAMERA DEI DEPUTATI — SESSIONE DEL 1851

gio; io invece il farei per il solo piacere di vedere quelle tonnare medesime. (*ilarità*)

Ecco come io apprezzo in modo ben diverso quell'immenso pericolo, tuttochè io creda di non essere soverchiamente imprudente. Ed invero io non ho inteso mai che la mal'aria potesse estendersi in alto mare ed esercitare una pestifera influenza a parecchie miglia di distanza. Mi perdoni pertanto il signor Mameli, ma io credo che ebbe qualche pregiudizio sanitario. (*Si ride*)

Io prego la Camera a por mente agli effetti possibili di questa concessione.

Se noi stabiliamo un servizio regolare tra Cagliari e Carloforte, probabilmente daremo una spinta all'industria, non solo per il commercio dei tonni, ma altresì per quello della pescagione, la quale, mi permettano i sardi che io il dica, è ancora in Sardegna nell'infanzia. In quell'isola vi è un mare assai abbondante di pesci, ed i sardi non ne traggono al presente che un profitto ben tenue. Ora, fate sì che si comincino a stabilire relazioni facili e frequenti con uno dei punti più importanti di quest'industria, e siate certi che fra pochi anni i proprietari delle tonnare, e coloro che si danno all'industria della pescagione sapranno stabilire essi stessi dei battelli a vapore, e probabilmente, non solo il signor Rubattino non potrà più esercitare quel monopolio, ma si aprirà in allora una tale concorrenza, che lo costringerà a rinunziare a questi vizzi speciali.

Questa è un'industria da favorire, un'industria in certo qual modo da creare, e la Sardegna non ne possiede tante da poter rinunziare a questa.

Io invito adunque la Camera a statuire una disposizione benefica a pro della Sardegna, anche a dispetto di alcuni deputati che la vorrebbero combattere.

**PRESIDENTE.** Darò intanto lettura dell'emendamento proposto dall'onorevole deputato Biancheri.

**BIANCHERI.** Acciò la Camera possa meglio conoscere la differenza che passa tra il mio emendamento e la proposta del capitolato, sarebbe bene di dar lettura dell'articolo 20 del capitolato.

**PRESIDENTE.** Darò adunque in primo luogo cognizione alla Camera dell'articolo 20 del capitolato:

« Nella stagione della pesca del tonno (maggio e giugno) sarà permesso ai vapori partendo da Cagliari di fare lo scalo ad una tonnara, e imbarcavi merci, tenendo sempre i fuochi accesi della macchina, e siffatta fermata non potrà eccedere le ore 5.

« Ove il piroscifo portasse pieghi d'urgenza, potrà il Governo sopprimere siffatto approdo. »

Leggo ora l'emendamento del deputato Biancheri:

« Nei mesi di maggio e giugno, epoca della pesca del tonno, l'appaltatore dei battelli a vapore sarà autorizzato di approdare a Carloforte, isola di San Pietro, e dovrà ricevere e trasportare ai prezzi di appalto, tanto i passeggeri, che le merci provenienti dalle diverse tonnare circostanti, così dette di fuori, tenendo sempre i fuochi della macchina accesi.

« Per le operazioni relative a detto approdo, compreso il tragitto, fermata ed imbarco sono concesse sole 5 ore di ritardo alle rispettive destinazioni.

« Ove il piroscifo portasse pieghi d'urgenza, il Governo potrà sopprimere siffatto approdo. »

La parola è al deputato Santa Croce.

**SANTA CROCE.** Il signor ministro ha trovato che io mi era servito della parola *monopolio*, quasi volessi offendere persone assenti. Io comincio dichiarando, che io non ho in-

teso offendere alcuno colla parola *monopolio*, giacchè se ne è servito nello stesso senso molte altre volte lo stesso signor ministro, senza che ciò abbia levato rumore nella Camera. Io anzi ho fatto l'elogio dell'associazione, ed il signor ministro ci fa l'elogio della medesima tutti i giorni, dicendo che principalmente nel nostro paese nessuno sa che cosa sia associarsi, e che è cosa da promuovere.

Ciò detto, io credo cada la gran taccia che mi si dava di voler accusare il signor Rubattino di fare il monopolio dei tonni.

Quanto poi a quello che asseriva il signor ministro, essere cioè una cosa impossibile che il vapore il *Tripoli* non facesse che cinque miglia, risponderò che il signor ministro può leggere quante relazioni vuole, ma a me che mi sono imbarcato sul *Tripoli* non una, ma venti volte, è accaduto venti volte di fare colle migliori vaporiere, non cinque miglia, ma due. Nelle relazioni il signor ministro non troverà mai che le vaporiere facciano due miglia, perchè quando un vapore fa due miglia, essendo inutile abbruciare del combustibile, il vapore entra in un porto e vi sta fintantochè il mare si calma, e allora riparte di nuovo, dimodochè non è da meravigliarsi che, alloraquando il vento soffia da maestro, cioè proprio da prora, la vaporiera il *Tripoli* non facesse che cinque miglia, e fosse costretta ad imboccare nello stretto di Bonifacio per passare a sottovento dall'altra parte dell'isola.

**MARTINI, relatore.** Le parole testè dette dall'onorevole signor ministro della marina, di molto abbreviano quello che io intendeva di esporre; nondimeno aggiungerò qualche frase in risposta all'onorevole signor Mameli. Egli ci ha lungamente parlato dei pericoli della navigazione lungo la costa occidentale dell'isola; senza dubbio la navigazione da quel lato dell'isola non è così sicura come dall'altro; ciò non ostante vorrei che la Camera riflettesse essere il lato occidentale dell'isola appunto quello in cui sono i maggiori centri commerciali, Alghero, Oristano, Carloforte, i quali sono in continua comunicazione tra loro e coi porti della penisola. La navigazione vi è operata costantemente da navi anche di tenuissima portata. Se le disgrazie vi fossero più che altrove frequenti, il premio d'assicurazione sarebbe per quelle navi maggiore che altrove; ebbene, questi bastimenti sono assoggettati esattamente alla stessa tassa di quelli che navigano negli alti mari, lochè dimostra che l'opinione espressa dal signor Mameli è, sino ad un certo punto, tutta personale.

Dirò di più, che i vapori francesi, che disimpegnano la corrispondenza coll'Africa, percorrono continuamente quella linea. Che quando poi la navigazione lunghezza la costa occidentale fosse veramente pericolosa, come osserva l'onorevole signor Mameli, mi pare allora che la Camera, per amore dell'umanità, dovrebbe non proibire, ma obbligare il signor Rubattino ad intraprendere quei viaggi.

Nessuno mi contesterà, che la maniera più sicura di navigare, è quella appunto dei battelli a vapore, perchè questi avendo in sé la forza motrice, possono in ogni caso opporre una resistenza agli elementi, e nei peggiori, sfuggire il pericolo. Ora la Camera sa che gran numero degli abitanti della riviera intraprende regolarmente questi viaggi, affine di guadagnare appunto nella pesca dei tonni il proprio pane; ora, se il pericolo vi è costante, perchè vorremo noi forzare questa povera gente a navigare su piccolissime navi che andrebbero evidentemente soggette a molto maggiori pericoli, e vorremo noi togliere a loro un mezzo più sicuro, più economico, più pronto di viaggiare?

Mi pare che in questo caso sarebbe una ragione di più per

— 1985 —

TORNATA DEL 26 APRILE 1851

dover anzi obbligare il signor Rubattino ad intraprendere periodicamente codesta traversata.

Quanto alla questione del monopolio, che fu pure posta innanzi dall'onorevole signor Mameli, sebbene l'emendamento testè accettato dal signor ministro tolga affatto questa questione, dirò che anche prima che questo felice ritrovato sorgesse, punto non esisteva.

Diffatti, vicino a Porto Torres stanno due tonnare; l'esportazione del tonno di queste si farebbe egualmente anche quando la Camera non accettasse l'articolo 20 del contratto Rubattino, che autorizza l'esportazione dei tonni nel mezzodì dell'isola; ne verrebbe in questo caso che le sole tonnare di Porto Torres godrebbero del privilegio che offre il trasporto col mezzo dei vapori, locchè accrescerebbe per queste un vero monopolio, mentre accettando l'articolo 20, concorrerebbero a godere di questo favore per lo meno alcune delle tonnare del mezzodì dell'isola, e così in luogo di essere due le tonnare favorite, sarebbero almeno quattro, e per tal modo l'articolo 20 non favorisce il monopolio, ed estende il profitto della corrispondenza a vapore ad un maggior numero di tonnare. Quanto poi al racconto che il nostro onorevole collega ci ha fatto del suo infelice viaggio, non ci prova altro, se non che in mare nascono procelle, e lo sapevamo anche dapprima, tutto al più si può condolarsi seco che egli abbia scelto male il tempo di avventurarsi in mare.

**PRESIDENTE.** La parola è al deputato Asproni.

**ASPRONI.** Me la riservo dopo.

**MARTINI, relatore.** La Camera mi perdoni, l'onorevole deputato Santa Croce avendomi interpellato come relatore di dar lettura delle osservazioni che si sono fatte da alcuni nostri colleghi deputati di Sardegna, domando se gli altri dividono lo stesso desiderio.

*Voci.* Sì! sì! No! no!

**SULIS.** Domando la parola su questo incidente.

**CAVOUR, ministro di finanze, agricoltura, commercio e marina.** Quando mi furono consegnate quelle osservazioni, io chiesi immediatamente ai deputati che me le avevano consegnate, se desideravano (siccome io aveva già presentato il progetto di legge, e non rimaneva più nulla a deliberare) che fossero comunicate alla Commissione, e si fu, non solo sull'assenso, ma sull'istanza dei deputati stessi che io ne procurai la trasmissione alla Commissione. Quindi ripeto, che non mi furono consegnate colla riserva di non comunicarle alla Commissione, ma anzi colla preghiera di comunicarle.

**PRESIDENTE.** Siccome sono osservazioni fatte da deputati, non mi pare che occorra di leggerle, potendo essi spiegarci in questo recinto.

**VALERIO LORENZO.** Mi pare che si dovrebbe dar lettura di queste osservazioni.

I lumi riuniti dei deputati della Sardegna possono fornirci quelle cognizioni che noi, non conoscendo quelle località, non potremmo avere onde poter dare un voto consciencioso ed oculato.

**PRESIDENTE.** Se qualche deputato chiederà la lettura di queste osservazioni la Camera deciderà.

**VALERIO LORENZO.** Io ne chieggo la lettura; il signor relatore si è offerto di ciò fare, e spero che la Camera acconsentirà al desiderio già da altri deputati esternato.

**MARTINI, relatore.** Io ripeto che sono agli ordini della Camera. (Sì! sì!)

Ne darò lettura.

« I sottoscritti, deputati della Sardegna, occupatisi dell'esame dei capitoli di appalto pel servizio della corrispondenza

postale a vapore colla Sardegna, si credono in obbligo di sottoporre all'egregio signor ministro della marina, dell'agricoltura e del commercio varie osservazioni, cui è stata chiamata la loro attenzione, perchè maturandone egli nella sua saviezza la portata, veda se possa essere il caso di introdurre negli anzidetti capitoli quelle modificazioni cui le fatte osservazioni richiamano nell'interesse dell'isola.

« 1. Comunque persuasi i sottoscritti che in vista dei termini nei quali gli anzidetti capitoli sono concepiti non sia il caso di doversi temere per parte dell'imprenditore signor Rubattino, che sia egli per muovere la minor pretesa per un diritto esclusivo dell'esercizio del traffico da Genova per la Sardegna con battelli a vapore per affari di commercio, essendo precisamente ristretta la di lui privativa al servizio postale, nullameno non crederebbero i sottoscritti inopportuno che di queste libertà di traffico ad altri battelli a vapore si facesse espressa menzione nei capitoli medesimi onde togliere anche l'ombra di dubbietà che si volesse suscitare.

« 2. Nell'articolo 2 di detti capitoli, sebbene persuasi i sottoscritti che la direzione generale delle regie poste, venendo variati per disposizione ministeriale i giorni della partenza dei piroscafi, non darà solamente avviso al Rubattino di tale deliberazione, ma avrà cura d'avvertirne anche il pubblico, o per manifesto, o nella Gazzetta ufficiale da pubblicarsi quindici giorni prima nel continente e nella Sardegna, pure credono conveniente che anche di quest'avviso al pubblico si faccia menzione nell'articolo da darsi o dal Ministero, o dalla direzione nel foglio ufficiale, come meglio si credesse, per regola non meno dei passeggeri che dei commercianti.

« 3. Ritenuti il 1 e 2 alinea dell'articolo 3, sono pure di avviso i sottoscritti che non convenga nel 3 alinea lasciare al signor Rubattino l'arbitrio di supplire, nel caso ivi contemplato, nei viaggi per Cagliari con vapori della forza di soli 100 cavalli, e stimano conveniente che si debba obbligarlo a prestare quel servizio con vapori di portata eguale a quello che ha patito il guasto.

« È già abbastanza che il Governo non glie ne fissi il numero, senza che possa ragionevolmente pretendere, in caso d'avaria, di supplire al lungo viaggio per Cagliari con battello della forza di soli 100 cavalli, questa facoltà lo autorizzerebbe sostanzialmente ad avere un solo vapore della portata di 180 cavalli ciò che non sarebbe per riuscire troppo utile al servizio, e produrrebbe gravi inconvenienti anche in vista del maggior numero di porti fissato nell'articolo 12 nei viaggi per Cagliari.

« 4. Credono similmente i sottoscritti che all'articolo 6 convenga variare la redazione, ed in vece della troppo generica ed elastica espressione *potrà il Governo*, abbiano a sostituirvi le parole: *il Governo procederà periodicamente*.

« 5. Non si vuol contrastare al superior Governo la facoltà di fare ritardare le partenze dei vapori, stimano però i sottoscritti che, onde togliere una troppo estesa arbitrarietà, si aggiungano infine al primo alinea dell'articolo 9 le seguenti parole: *per motivi di pubblico interesse*.

« 6. Trovano i sottoscritti troppo lungo il termine fissato al signor Rubattino nell'articolo 10 per l'eseguimento dei viaggi sia a Cagliari, sia a Porto Torres.

« Partendo appunto dalla base fissata che siano in grado di percorrere i vapori 9 miglia all'ora, avuto riguardo alla distanza dei diversi punti, dovrebbe eseguirsi il viaggio per Cagliari in ore 40 e 45 rispettivamente nei diversi mesi ivi accennati, e per Sassari in ore 26 e 31, ritenendo bensì

— 1986 —

## CAMERA DEI DEPUTATI — SESSIONE DEL 1851

l'accrescimento combinato per i casi d'approdo alla Maddalena od alla Capraia.

« 7. Avuto riguardo al vantaggio che attualmente si accorda generalmente in Genova nel ribasso del quarto sul nolo solito ai viaggiatori non commercianti, i sottoscritti credono conveniente che per parte del Ministero si ecciti il signor Rubattino a generalizzare il vantaggio di essi nell'articolo 18 per i posti, estesi a tutti indistintamente i passeggeri dell'isola anche non commercianti.

« E siccome potrebbe rimaner dubbio sull'accordo di tali vantaggi, nel caso di scioglimento dell'attuale società che suole eseguire quei viaggi, sarebbe opportuno d'imporre al Rubattino l'obbligo della continuazione e progressività di far godere di tali vantaggi i sardi pendente il termine dell'appalto, anche nel caso di scioglimento di tale società.

« 8. Attesi gl'inconvenienti ai quali dovrebbero andar soggetti i passeggeri, nell'accordarsi al Rubattino la facoltà di cui nell'articolo 20 per la difficoltà massima che ordinariamente s'incontra nell'attraversare la costa di ponente dell'isola, sono d'avviso i sottoscritti che debba sopprimersi l'articolo 20, non dovendo gravitare sullo Stato il maggior vantaggio che si vuol accordare alle tonnare.

« 9. Non crederebbero i sottoscritti di loro decoro che si esprimesse nell'articolo 28 l'obbligo al signor Rubattino di dover dare il passaggio *gratis* nei piroscafi ai membri del Parlamento nell'andata e venuta dalla Sardegna, ma vogliono sperare che per parte del Ministero non si vorrà, dopo tre anni, declinare dall'adottato sistema di spedire a tal effetto dei regi piroscafi, onde non defraudare i membri del Parlamento di questo ben misero vantaggio stato loro fin dal principio accordato.

« 10. Per ultimo, fatto il computo delle ore di viaggio, i sottoscritti non trovano motivo per cui si debba così pure declinare, come si è fatto nelle avvertenze annesse al capitolato in ordine, sia al numero dei posti, sia alla qualità dei medesimi, dal sistema che era fissato nell'apposito regolamento per i vapori militari, che dovrà perciò ritenersi ed osservarsi anche dal signor Rubattino.

Roberti — Grixoni — Falqui-Pes — Bartolomei  
— Decandia — B-yl — Salmour — Sulis.

**SULIS.** Le osservazioni di cui si tratta furono sottoscritte dai deputati Sardi, al fine di presentarle al signor ministro. Io, per parte mia, ho dichiarato, e su ciò chieggo la testimonianza de' miei onorevoli colleghi, i quali gl'invito a smentirmi se non dico il vero, che acconsentiva a sottoscriverle, inquantochè dovessero presentarsi al ministro perchè le esaminasse, ma che non intendeva che venissero prodotte alla discussione della Camera, e sostenerle ove si producessero.

Fatta questa dichiarazione, per quanto a me spetta, mi riferisco a quanto sarà per decidere la Camera.

**ASPRONI.** Domando la parola per un fatto personale.

Siccome io ho dato adesione a quanto si contiene in queste osservazioni, or ora lette dal signor relatore, dietro invito de' miei onorevoli colleghi, in unione ai quali presi parte all'esame di questo contratto, così le accetto in tutta la loro estensione.

**PRESIDENTE.** Io non trovo neppure conveniente perdere il tempo sopra una discussione intorno all'applicazione del capitolato.

I signori proponenti di questo articolo possono mantenerlo o ritirarlo come loro meglio piacerà; ma non vedo che la Camera abbia ora a entrare in questa discussione.

Quindi segue la discussione sul merito, e la parola è al signor Farina.

**FARINA PAOLO.** Io stimo che anzitutto sia necessario di bene ristabilire lo scopo di questa navigazione.

Qual è questo scopo? A parer mio, il principale si è quello di trasportar le persone e le lettere: questo è l'unico mezzo atto di agevolare le comunicazioni tra la terra ferma e la Sardegna.

Dunque, ogni qualvolta venga sensibilmente pregiudicato quest'unico mezzo di comunicazione con i nostri concittadini della Sardegna, io credo che il Governo debba andar molto a rilento nell'accettare quelle modificazioni che impediscono di metterci a contatto il più presto possibile.

Si parlò del vantaggio del commercio.

Il primo vantaggio del commercio (e ciò è passato in proverbio nell'Inghilterra, che in questa materia è autorità assai competente) è la celerità ed il risparmio di tempo.

Ora, se il viaggio che si pratica in una località, in cui il mare è più tempestoso che in altra, si allunga, vi sarà sicuramente disagio nel viaggio, ed una grande perdita di tempo.

L'onorevole ministro ha asserito che nessuno si oppose ai calcoli da esso fatti.

Ed egli calcolò, se non erro, dalle 100 alle 150 mila lire i danni che presume dover nascere dalla soppressione di questo articolo.

Io penso che nelle memorie trasmesse al Ministero a tale proposito, vi sia corso l'errore nelle cifre almeno di uno zero.

Ed invero, a detta del signor ministro, i battelli dovrebbero fare quattro viaggi. Quando i battelli del signor Rubattino, calcolata l'eventualità del caricamento a Cagliari, avranno riservata per le tonnare la portata da 25 a 30 tonnellate per viaggio, è tutto quello sul quale si possa calcolare.

Ora, se vi dovesse essere una differenza di 120, ovvero di 150 mila lire, bisognerebbe di nolo pagarne 1800, ovvero 1250 lire per tonnellata; cosa questa che, come ben vede la Camera, è assolutamente impossibile, e contraria ad ogni probabilità.

Si risponde: vi sono molti individui che dalla terraferma vanno in Sardegna per lavorare alla pesca; questa è verissimo, ma, o signori, gli uomini non vanno già soli, chè essi andando a fare la pesca nell'isola portano con loro gli attrezzi della pescagione.

Vi è inoltre una spedizione di barili che si fanno in Liguria per collocare i tonni, i quali fa d'uopo che siano colà portati ed accompagnati.

Vi è adunque continuamente un andare e venire per la pesca dei tonni, eseguito necessariamente con altri bastimenti, e non con battelli a vapore.

Per i pescatori vi ha pertanto di già un mezzo di trasporto più economico che quello dei battelli a vapore; adunque per questo riguardo non vi è nemmeno da sperare una grande risorsa.

D'altronde, questo movimento a che cosa si riduce?

Si ridurrebbe ad un movimento secondario di 500 o 600 persone, ma per queste 500 o 600 persone non credo si dovesse frastornare la corrispondenza in grande della Sardegna, perchè in questo caso vi sarebbero molti altri punti sulle coste che presentano interessi e popolazione maggiore, ai quali bisognerebbe egualmente approdare.

Noti bene la Camera che non si corre il pericolo, col rifiutare questo patto, di rompere il contratto. Se la questione fosse posta nei termini nei quali l'aveva collocata l'onorevole deputato Sulis, io non so se mi sarei realmente determinato a combattere l'articolo 20, ma io non credo niente

— 1987 —

TORNATA DEL 26 APRILE 1851

affatto... (*Il deputato Sulis fu alcuni cenni*)... — perdoni il signor Sulis —... che la compagnia Rubattino rifiuterebbe, dietro compenso, il contratto, solamente perchè gli è tolta questa facoltà. Dirò anzi come nel seno della Commissione siasi persino portata una cifra alla quale si faceva ascendere l'indennità che la compagnia domandava a quest'oggetto, e questa era infinitamente minore di quella accennata dal signor ministro. Io in conseguenza non posso assolutamente assentire a questa proposta.

Altronde, quale sarebbe il servizio che potrebbe arrecare il signor Rubattino (parlo in genere del servizio, cioè di tutta la pescagione) se tutto dipendesse dai quattro viaggi anni che farà in Sardegna il battello a vapore? Io ripeto che, nel complesso di tutti questi viaggi, non si potrà avere certezza di trasportare più di 100 o 120 tonnellate di tonno, e sarà il *maximum*.

Ma prescindendo anche da questi dati, cosa può fare il signor Rubattino in forza delle riserve contenute nel capitolo? Può fare il trasporto di un quarto della pesca per volta, e delle pesca di una sola tonnara. Infatti, nei primi dieci giorni della pesca, che dura 40 giorni, egli non può caricare che la pesca dei dieci giorni precedenti; nel viaggio successivo da quella parte, o per quella tonnara, non può caricare il prodotto della pesca dei dieci giorni successivi, ed andando anche ad altra tonnara non vi troverebbe ad un dipresso che il prodotto dello stesso numero di giorni, mentre il di più sarebbe già stato spedito in terraferma; e così successivamente fino alla fine della stagione della pesca.

Trasportando dunque ogni anno un quarto dei tonni di una sola tonnara, o ripartendo questi quarti sulle otto tonnare della Sardegna, ad ogni viaggio porterà tutto al più la 32<sup>a</sup> parte dei tonni della Sardegna.

Quanto poi al preteso maggiore sviluppo della pesca, riterrà poi la Camera che il signor Rubattino, andando col suo battello in Sardegna, non porta nelle tonnare nè un tonno di più nè un tonno di meno (*ilarità*), perchè i pesci vanno da loro nelle tonnare senza bisogno di battelli a vapore. (*Nuova ilarità*)

Conseguentemente, se ci saranno molti tonni, la pesca è ricca ed abbondante; se non ci sono tonni, il signor Rubattino non li porta di certo.

Il vantaggio dunque in cosa consiste? Consiste nel portare speditamente a Genova una limitata quantità di tonno, il quale, essendo il primo che arriva, è quello che è molto pagato; dal che ne potrà solo avvenire che (se il signor Rubattino s'intenderà con i padroni di qualche tonnara, il che può ed anzi deve fare benissimo nell'interesse della sua amministrazione, giacchè il contratto gli accorda la facoltà di farlo) essendo il tonno di quelle date tonnare il primo ad arrivare a Genova, si venderà a molto maggior prezzo, e saranno i conducenti della tonnara suddetta quelli che guadagneranno di più, con scapito delle altre tonnare.

Dopo queste considerazioni, io credo che quest'articolo possa assolutamente rigettarsi, mentre sono convintissimo che il signor Rubattino, mediante un equo compenso, che non può essere certamente di gran rilievo, prescinderà da questo articolo.

**CAVOUR**, *ministro di marina, di agricoltura e commercio, e delle finanze*. Mi credo in debito di rettificare alcune parole che, o non sono state da me bene espresse, o furono frantese dall'onorevole deputato Farina.

Io non ho mai detto che questa facoltà concessa al signor Rubattino dovesse produrre al medesimo un centinaio di mila lire, ma notai bensì come questo poteva aumentare il valore

delle tonnare di un centinaio di mila lire. Se la Camera intese le mie parole nel senso del deputato Farina, ho detto involontariamente un errore, perchè nella relazione stessa il signor Rubattino non fa ascendere il beneficio che egli aspetta da questo viaggio oltre le 50 a 55 mila lire annue.

Debbo poi fare osservare che l'onorevole signor Farina ha calcolato troppo poco l'ammontare dei trasporti che potrà effettuare il signor Rubattino; egli dice che i bastimenti a vapore di questa compagnia non potranno caricare che 25 o 30 tonnellate di tonno, quando, all'incontro, io credo di non andare errato asserendo che coi bastimenti attuali, col *Lombardo* per esempio, essa possa caricare molto più di 50 tonnellate di mercanzia. Se un battello della forza di 180 cavalli fosse ridotto a non caricare che 50 tonnellate, sarebbe assolutamente inutile al servizio.

Oltre a ciò è cosa evidente che se la compagnia Rubattino vuole prosperare, dovrà sostituire altri bastimenti di maggior portata a quelli che ora essa possiede. Se la compagnia Rubattino credesse di fare, coi bastimenti che ha presentemente, un servizio proficuo, io credo che sarebbe in gravissimo errore; quindi egli è sperabile che fra un anno o due essa avrà dei battelli a elice, coi quali potrà con facilità caricare 150 e anche 200 tonnellate. Ma anche fatta astrazione da queste eventualità future, io stimo che anche col *Lombardo* essa possa trasportare dalla 80 alle 100 tonnellate per viaggio.

Quanto poi al beneficio delle tonnare, egli è evidente che il viaggio del signor Rubattino non aumenterà il numero dei tonni che seguono la costa occidentale della Sardegna, nè io mi sono mai servito di questo argomento; solo ho detto che si renderebbe più attiva, più facile e più proficua la pesca del tonno, che vi sarebbe un incentivo maggiore per estendere questa industria; nello stesso modo che, facendo una nuova strada in un distretto agricolo, non si rende la terra più fertile, nè si aumenta la forza produttiva del suolo, ma solo si dà una spinta all'industria onde si porti verso la coltivazione del suolo.

Non insisterò più oltre: mi pare che tutti gli argomenti, e pro, e contro, su questa questione speciale delle tonnare, si siano già abbastanza svolti: ma perchè la Camera possa giudicare con intiera conoscenza di causa, dirò che il signor Rubattino, dopo aver fatto ascendere il beneficio che aspetta da questo viaggio, delle 50 alle 55 mila lire, ha detto che si contenterebbe di una indennità di 20 mila lire; e abbenchè io riconosca che non gli si debba dare tutta quella somma, debbo però dire che ove la Camera ricusasse l'articolo 20, qualche cosa bisognerebbe pur dargli. Io credo che sarebbe su questo da concertarsi col signor Rubattino. Io non voglio nè impegnare la parola del signor Rubattino, nè quella del Governo. Non gli si debba ricusare ogni compenso, e non gli si deve dare tutto quello che domanda. La Camera deve prendere a calcolo se sia opportuno il gravare di una nuova spesa il pubblico erario per motivi, che io confesso non avere a' miei occhi quell'importanza che si è voluta dare da molti membri di questa Camera.

**PRESIDENTE**. La parola è al deputato Grixoni.

**GRIXONI**. Dirò due parole in risposta al signor ministro che mi ha chiamato proprietario in grazia dell'onorevole deputato Di Santa Croce.

**CAVOUR**, *ministro di marina, agricoltura e commercio, e delle finanze*. Io non l'ho accennato.

**GRIXONI**. Non furono che pochi mesi che anche io aveva parte, come appartenente a quella famiglia, che possiede una di quelle tonnare; in oggi non vi ho più parte. Ha

— 1988 —

## CAMERA DEI DEPUTATI — SESSIONE DEL 1851

parlato dell'isola di Carlo Forte, e per poco che si voglia guardare la carta della Sardegna, si vedrà che Carlo Forte e l'Isola Piana sono una cosa sola; all'Isola Piana e Porto Torres si fa la pesca, e siccome non dista che pochi minuti da Carlo Forte, così alla punta di quell'isola si fa tutto il maneggio delle tonnare, e colà si caricano i pesci; in conseguenza sarebbe la stessa cosa poi il viaggio da Cagliari per Genova.

Il signor ministro diceva che arrivavano in Genova molte navi da parte di ponente, io dico che da Cagliari per Genova e viceversa, meno forza di tempo, nessun bastimento a vela e nessun vapore passa mai per la costa di ponente; se affari particolari lo portano ad Oristano e Bosa o in altro scalo, è un'altra faccenda, ma da Cagliari per Genova, e da Genova, per Cagliari nessuno passa mai per la detta costa di ponente; dunque vedono, signori, che vi è un motivo, e il motivo è stato già abbastanza sviluppato.

Il bene per forza fu un tempo che si usava dircelo, e sarebbe desiderabile che questa parola si eliminasse; la Sardegna ora manda i suoi deputati al Parlamento per esporre i bisogni proprii; in ogni circostanza ed in ogni occorrenza il Parlamento, ci fece giustizia.

**PRESIDENTE.** La parola è al deputato Biancheri.

**BIANCHERI.** Nella tornata di ieri io impugnava la proposta soppressiva della Commissione, ed ho cercato di dimostrare che l'articolo 20 di cui si proponeva la soppressione, invece di essere contrario alle ragioni di convenienza, che avevano determinata la Commissione stessa ad adottare la legge nel suo complesso serviva anzi di più potente eccitamento per doverla accettare.

Ho però avvertito in pari tempo che i termini in cui era concepito lo stesso articolo 20, potevano benissimo dar luogo ad una difficoltà di non lieve momento.

Questa difficoltà che io aveva già rilevata ieri venne sviluppata maggiormente dall'onorevole deputato Mameli, il quale espose vari altri riflessi per dimostrare gli inconvenienti cui darebbe luogo l'articolo 20 di cui si tratta.

Per andare incontro a questa difficoltà, come a tutte quelle altre che mi si affacciarono dagli onorevoli oppositori, io mi sono determinato a proporre un emendamento da sostituirsi all'istesso articolo 20.

Con quest'emendamento io credo di essere riuscito a dissipare tutte le difficoltà che mi si erano opposte, e se la Camera mi concede qualche momento d'attenzione, mi lusingo di poterla convincere che veramente tutte queste opposizioni svaniscono mercè il nuovo articolo 20 da me proposto.

Le principali obiezioni che si fanno contro quest'articolo 20 per indurre la Camera a sopprimerlo, consistono principalmente nelle seguenti:

Si è detto in primo luogo che coll'articolo 20 non si provvede all'interesse generale, ma bensì all'interesse particolare dell'appaltatore e di qualche altro privato. Si è opposto in secondo luogo, che, passando dalla parte occidentale dell'Isola, si corrono grandi pericoli tanto per l'insalubrità dell'aria, come per le tempeste di mare, che ivi sono assai frequenti. Si è osservato finalmente, che con l'articolo 20, nei termini in cui è concepito, si verrebbe a creare un vero monopolio, ed una specie di privativa a vantaggio dell'appaltatore ed a pregiudizio di tutte le altre tonnare che esistono nell'isola di Sardegna.

Valendo andare incontro a tutte queste difficoltà, invece dell'articolo 20 in cui si dice: che sarà permesso ai vapori di fare scalo ad una tonnara per imbarcarvi merci, io ho concepito il mio emendamento in modo da togliere ogni arbitrio

all'appaltatore, con obbligarlo invece a fare approdare il vapore in un sito determinato e centrale di aria salubre e comodo per tutte le tonnare che volessero approfittarne; questo punto centrale che riunisce tutte le accennate condizioni si è l'isola di San Pietro, così detta di Carlo Forte; questo è un luogo sicuro, dove approdano molti bastimenti per mettersi al sicuro dal tempo cattivo; l'aria ne è buona in ogni stagione dell'anno, senza pericolo di sorta.

In detta Isola vengono a radunarsi tutti i fabbricatori e pescatori di tonni per depositarvi la loro pesca, e per acconciarla. Ora, se si obbliga la società appaltatrice ad approdare in questo punto, ad esclusione di tutte le tonnare, siccome ivi tutte le tonnare concorrono naturalmente, io credo che si sarà raggiunto lo scopo che si deve prefiggere, quello cioè di allontanare i pericoli e della insalubrità, e del naufragio, con procurare a questo ramo d'industria il maggior vantaggio possibile.

Si è osservato, che non tutte le tonnare potessero con eguale facilità profittare del vapore; ma, o signori, se le quattro tonnare da me accennate nella tornata di ieri, che sono le principali, e che fanno quasi tutto il commercio, mandano ad acconciare i tonni nell'istessa isola di San Pietro, non vedo perchè si possa fare una distinzione da una tonnara all'altra, e si possa dire che alcune profiteranno più delle altre.

La sola tonnara che non avrebbe la stessa facilità, ma che però potrebbe approfittare di questo approdo, giacchè potrebbe portare i suoi barili di tonno all'isola di San Pietro per imbarcarli all'epoca che il vapore vi approda, sarebbe quella di Fiumentorgio, la quale si trova, per verità, a qualche distanza dall'Isola medesima. Ma, come già facevo notare nella tornata di ieri, a questo sito di Fiumentorgio, non sarebbe ad ogni modo conveniente di approdare, come quello che presenta molta difficoltà pei bastimenti che vanno ad ancorarvi; evvi poi il pericolo dell'aria cattiva.

Ad ogni modo, la tonnara di Fiumentorgio, sebbene trovisi in condizione diversa dalle altre quattro che vengono ad acconciare i propri tonni nell'isola di San Pietro, io credo che non mancherà di fare anch'essa il suo commercio, godendo di tutti i vantaggi che la sua località può presentare.

Da ciò voi ben vedete, o signori, che la difficoltà più non consiste nell'insalubrità dell'aria, nè nei pericoli del mare, massime che questo tragitto si fa nei mesi di maggio e giugno, nei quali ognuno sa che il mare è quasi sempre tranquillo, ma soltanto nel ritardo che si verrebbe o soffrire nel tragitto; ma intanto non si potrà mai contrastare che il sito indicato nel mio emendamento non sia un sito sicuro, sano, comodo e centrale a tutte le tonnare.

A parte tutti questi vantaggi, io credo poi che col mio emendamento verrà anche a cessare ogni timore che si faccia monopolio, o che si voglia introdurre qualche privativa, giacchè, a termini del mio emendamento, l'impresario dei vapori sarebbe tenuto a ricevere non solo i passeggeri, ma anche le merci provenienti da tutte le tonnare e luoghi vicini.

Ciò spiega, o signori, il perchè io ho creduto necessario di sostituire il mio emendamento all'articolo 20, perchè come ognuno vede, con l'articolo 20 del capitolato si lasciava facoltativo all'appaltatore il ricevere le merci da quella tonnara che meglio avesse creduto, quando per lo contrario io intendo che il medesimo sia tenuto di ricevere tutte le merci e tutti i passeggeri, da qualunque parte provengano. Ciò mediante, svanisce ogni idea di privativa e di monopolio.

**PRESIDENTE.** Faccio osservare al signor Biancheri che converrebbe che modificasse la sua proposta, poichè essa

— 1989 —

TORNATA DEL 26 APRILE 1851

si riferisce alla tariffa della pescagione, e nella tabella non vi è...

**BIANCHERI.** (*Interrompendo*) Io spiegherò la mia idea. Io non intendo che la mia proposta non sia suscettibile di essere modificata, ma dopo averla sviluppata lascerò alla Camera il giudicare se sia opportuno di modificarla in un senso ancora più stringente e preciso onde evitare ogni dubbio.

Frattanto, io dico che allorché l'impresario sarà obbligato a prendere le merci da tutte le tonnare indistintamente, non vi sarà più pericolo di privativa, o di monopolio né di altra preferenza.

Dunque qui cessa la considerazione dell'interesse particolare; qui subentra l'interesse generale, non solo per il commercio e per gli appaltatori delle tonnare, ma altresì per quei poveri operai i quali vanno per due mesi nell'Isola alla pesca dei tonni e sono poi obbligati di ritornare coi bastimenti a vela, ed impiegare così 10, e talvolta anche 15 giorni in viaggio. Questa è una considerazione gravissima, che non conviene trasandare, onde non fare ingiustizia a questa povera gente.

Dopo di ciò, io mi riassumo sovra un punto solo quale si è quello del ritardo che dovrebbero provare i battelli a vapore passando dalla parte di ponente e facendo scale alle tonnare nell'isola di San Pietro nei due mesi di maggio e di giugno.

Io non vi dissimulo, o signori, che da parte di levante il tragitto sarebbe alquanto più breve e più facile, ma la Camera si convincerà che nei termini in cui è concepito il mio articolo, il maggiore ritardo che s'incontrerebbe nel tragitto passando per la parte occidentale, piuttosto che per la parte orientale, sarebbe di sole 5 ore. Qui l'articolo da me proposto stringe in modo, che obbliga l'impresario a non impiegare in questo tragitto, compresa la fermata e l'imbarco della merce, un tempo maggiore di ore 5; ma l'onorevole Santa Croce, faceva osservare che l'impresario una volta che sarà autorizzato a recarsi alle tonnare, invece di cinque ore, ne impiegherà dieci o venti, ed anche 24, come asseriva ieri l'onorevole Mameli. Ma in allora, cosa giova, io dico, che colla convenzione di cui si tratta siasi limitato il tragitto da Cagliari a Genova a 45 ore, se invece di 45 ne impiegherà 50 o 60? Cosa potrà fare il Governo? Io osservo a questo riguardo, che l'articolo 16 del capitolato, dispone che « sarà destinato dal Governo su ciascun bastimento a vapore durante il viaggio un ufficiale della regia marina incaricato della sorveglianza di quanto può concernere l'adempimento del contratto nella parte riflettente i viaggi e gli avvenimenti della navigazione. »

Dopo ciò, io chiedo, se dietro una disposizione così chiara e precisa, se avendo il Governo un ufficiale della regia marina su questi bastimenti, il quale è specialmente incaricato di sorvegliare che si eseguiscono le clausole del contratto, questo ufficiale poi voglia contravvenire ai propri doveri, calpestare la legge per favorire l'appaltatore e colludere con lui; queste non sono supposizioni da farsi, e fissandosi nella legge un termine preciso di cinque ore che debbano comprendere tutte le operazioni dell'approdo, e comminandosi una penale per ogni ora di più che si impiegasse, si sarà fatto quanto basta per provvedere all'esatto adempimento degli obblighi portati dalla convenzione, e non havvi, a parer mio, altro inconveniente se non che quello del ritardo stipulato; faccio però riflettere su questo particolare che quando il battello a vapore passerà dalla parte di levante, potrà soffrire un ritardo ancora maggiore di quello convenuto all'articolo 20. Difatti, basta leggere l'articolo 19 del capitolato

per convincersene pienamente; in quest'articolo 19 si riserva al Governo la facoltà di fare approdare i piroscafi destinati per Cagliari in punti da determinarsi lungo la costa orientale della Sardegna, sia nell'andata che nel ritorno; e mentre per siffatti approdi non viene accordata indennità di sorta, sono però concesse quattro ore di ritardo alle rispettive destinazioni.

Quattro ore per andare, e quattro per ritornare dalla parte di levante, dove si vuole che passi il battello, sono otto ore di ritardo, e così molto maggiore di quello di cinque ore che dovrebbe provare passando dalla parte d'occidente: secondo la mia proposta, dunque, si accelererebbe il tragitto invece di ritardarlo, tanto più che il tragitto da occidentale si farebbe nei mesi di maggio e di giugno, mentre il tragitto da levante si fa anche nel forte dell'inverno in cui i tempi sono più cattivi, e perciò ben più lungo e più difficile il viaggio. La ragione dunque del ritardo non può avere gran peso.

Ma supposto anche che questo ritardo fosse maggiore, bisognerebbe sempre confrontare il pregiudizio che può derivarne col grande vantaggio che vengono ad ottenere queste tonnare, i loro appaltatori ed il commercio in generale, e fatto questo confronto, io son certo che si riconoscerà il gran vantaggio di questo ramo d'industria, il quale, per quanto ne abbia detto il deputato Farina, è però suscettibile di maggiore sviluppo ed ingrandimento.

Io sostengo che facilitando questo ramo d'industria, lo si viene ad estendere, e che quindi, invece di cinque tonnare, se ne potrà stabilire un numero maggiore e conseguentemente la pesca ne sarà più attiva e abbondante. Ma supponendo che la pesca stia nei limiti in cui è attualmente, io dico che vi sarà sempre un gran vantaggio dal traffico dei battelli a vapore, vantaggio che né il signor Farina, né alcun altro potrà contestare, quello cioè di trasportare i tonni appena allestiti, e di poterli mettere subito in consumazione. Signori, io non voglio maggiormente intrattenere la Camera su questo noioso argomento; però non posso terminare senza aggiungere un ultimo riflesso.

Io suppongo che si sopprima l'articolo 20, come propone la Commissione; io suppongo ancora che, nonostante la soppressione di quest'articolo, l'impresario voglia ancora eseguire il contratto in ogni altra parte. Questa supposizione è affatto gratuita, perchè abbiamo sentito poc'anzi dal signor ministro che l'impresario non è punto disposto ed eseguire il contratto, e che anzi pretende un'indennità di 20 mila lire almeno; ma io dico che, anche in questa ipotesi, ne seguirebbe sicuramente un vero monopolio, e si avrebbe una vera privativa per le tonnare di Porto Torres, le quali, trovandosi ad un'ora di distanza dallo stesso scalo dove deve approdare il vapore, non mancherebbero di profittarne, mentre le altre cinque tonnare, che sono molto più importanti e dove si spendono dei milioni, dovranno stare al disotto di queste.

E per verità, se si sopprime l'articolo 20 e si eseguisce il capitolato negli altri articoli, siccome l'impresario non ha nessuna obbligazione nel contratto di prendere il tonno in una tonnara piuttosto che in un'altra, siccome le due tonnare di Porto Torres esistono in vicinanza del luogo dove il vapore deve fare lo scalo, naturalmente queste avranno tutto il vantaggio, e le altre ne risentiranno gravissimi danni, e conseguentemente si avrebbero tutti gli inconvenienti che la Commissione si è proposta di evitare colla soppressione dell'articolo 20. Dunque non può essere il caso di sopprimerlo, ma bensì di mantenerlo: mentre io sono intimamente convinto che la preferenza esisterebbe quando quest'articolo si sop-



— 1990 —

## CAMERA DEI DEPUTATI — SESSIONE DEL 1851

promesse, ma non quando fosse mantenuto nei termini in cui io l'ho proposto. D'altronde; indipendentemente dal ripetuto articolo 20, è chiaro che l'appaltatore sarà sempre in libertà di prendere il tonno piuttosto alla tonnara B che alla tonnara C; ed anche sopprimendo l'articolo 20 avrà sempre il diritto di andare a prendere il tonno dove vuole, cioè tanto alla tonnara più vicina che alla più lontana, alla più grande come alla più piccola, perchè non è fatta a tale riguardo restrizione, nè proibizione di sorta; quindi, postochè questa facoltà esiste, sarà sempre conveniente di estenderla a beneficio di tutte le tonnare.

Queste considerazioni mi sembrano abbastanza gravi perchè la Camera, prima di approvare la proposta soppressione, debba seriamente riflettere al pregiudizio che dovrà risentirne il commercio dell'Isola e la navigazione a vapore che tutti dobbiamo desiderare di veder prosperare.

*Voci.* Ai voti! ai voti!

**PRESIDENTE.** La parola è al signor Bolasco.

**BOLASCO.** Io prendo la parola per appoggiare la proposta di sospensione fatta dalla Commissione, ma non perchè si sopprima l'articolo 20, a tenore del quale nei due mesi di maggio e di giugno i vapori postali dovranno passare a ponente dell'Isola, sibbene affinchè quest'articolo 20 sia ampliato, e vi si aggiunga l'obbligo ai vapori di una breve fermata di un'ora avanti il golfo di Alghero per prendere i passeggeri e le merci per il continente.

Io non mi farò a dimostrare che non sussistono gli inconvenienti temuti da taluni per quel passaggio da ponente nei detti due mesi, perchè quei timori sono già stati egregiamente combattuti da altri preopinanti.

Voglio solo far conoscere alla Camera, ed al Ministero l'utilità, che vi sarebbe di prescrivere la detta fermata.

Signori, la città d'Alghero, che è una delle più considerevoli dell'Isola, è quasi intieramente isolata, e priva di comunicazioni.

Per andare a Cagliari avvi a fare un viaggio di circa due giorni, e per Porto-Torres, che è alla sola distanza di sette ore di cavallo, non vi è alcuna strada carrettabile.

Se pertanto vi è alcuno che, o per interesse, o per cause di salute, o per altro urgente motivo abbisognasse di venire al continente, e non potesse questi fare il lungo viaggio sino a Cagliari, o l'altro disagiata a cavallo fino a Porto-Torres, vi si troverebbe impossibilitato affatto, con danno talvolta irreparabile.

Quindi, posto che i vapori navigando verso ponente ove esistono le tonnare, devono necessariamente passare davanti al golfo dirimpetto ad Alghero, non distante più di mezz'ora dalla città, io vorrei che fosse loro prescritto di avvicinarsi almeno tanto che basti onde se vi fosse o qualche passeggero, o qualche oggetto da imbarcarsi, possano riceverlo per mezzo di battelli che all'uopo si terrebbero pronti nei giorni stabiliti per il passaggio dei vapori medesimi.

Quest'obbligo che si imponesse ai vapori per i due mesi pendenti i quali devono passare da ponente, non sarebbe causa di ritardo che tutto al più di un'ora, ed io sono persuaso che l'appaltatore di quell'impresa vi si sottometterebbe volentieri, mentre egli ne ricaverrebbe un profitto conseguente, giacchè prenderebbe sempre o passeggeri, o merci, tanto più in detti due mesi che la pesca dei coralli somministra molte occasioni e necessità di trasporti, tanto in coralli, che in speculatori dei medesimi.

E quindi, senza che il servizio postale avesse a soffrirne, senza che sia necessario verun aggravio di spesa, il Governo procurerebbe un'agevolezza a quella popolazione, che, come

è già detto, è quasi intieramente segregata, e dal continente, e dalle altre città cospicue dell'isola.

Supposto anche che quell'obbligo di breve fermata che si imponesse ai vapori quando passano avanti il Golfo d'Alghero potesse cagionare qualche ritardo nel viaggio, che, ripeto però non sarebbe maggiore di un'ora, questo ritardo messo a confronto col vantaggio che ne risulterebbe in favore di tutta quella popolazione non dovrebbe essere d'ostacolo alla mia proposta.

Mi pare, che se si favoriscono gli interessi delle tonnare, che, comunque, sono sempre interessi privati, si devono specialmente favorire gli interessi generali di una intiera popolazione, tanto più che questi possono essere non solo interessi pecuniari, ma anche interessi d'umanità, e di più grave momento. Per queste brevi considerazioni dichiaro nuovamente di appoggiare la proposta della Commissione al fine che ho indicato, cioè onde si aggiunga all'articolo venti o in un altro apposito articolo, l'obbligo ai vapori di avvicinarsi al porto d'Alghero quando passano avanti al golfo, e di farvi una fermata di un'ora per ricevere i passeggeri e merci che volessero imbarcarvisi.

Dichiaro però, che non sarei alieno di approvare fin d'ora il progetto del Ministero se il signor ministro credesse che l'obbligo di quella fermata possa essere aggiunto senza difficoltà, come io suppongo nella stipulazione del contratto.

**CAVOUR, ministro delle finanze, di agricoltura, commercio e marina.** Io credo che l'appaltatore non avrà difficoltà, nei mesi, ben inteso, in cui passerebbe dalla costa occidentale, a fermarsi nello scalo a cui accennava l'onorevole preopinante, quando però il tempo lo permetta, perchè altrimenti io non credo si possa fermare.

**BOLASCO.** Si tratterebbe precisamente di obbligarlo.

**CAVOUR, ministro delle finanze, d'agricoltura, commercio e marina.** Purchè il tempo lo conceda, io credo, come ho detto, che l'appaltatore non avrà difficoltà ad acconsentire a quest'obbligo, quantunque io non sappia fino a qual punto egli si possa imporre.

Del resto, io credo che questa discussione fu abbastanza prolungata, e che la Camera è abbastanza illuminata intorno alla questione; la prego soltanto di avvertire, che se alcuni fra i deputati della Sardegna hanno combattuto il progetto ministeriale, altri invece lo sostengono, ciò che prova che il Ministero non si è allontanato dalle opinioni che vennero espresse dai sardi.

**SULIS.** Io deposi al banco della Presidenza un'aggiunta all'articolo primo del progetto di legge, per effetto della quale mi pare che tutte le opinioni verranno ad essere concordi in quel precipuo scopo cui la Camera dee mirare perchè prosperi il commercio della Sardegna, e si abbia una corrispondenza pronta delle lettere e degli affari.

Pregherei il signor presidente a dar lettura di questa mia aggiunta, e quindi a permettermi di dire alcune parole in ischiarimento.

**PRESIDENTE.** L'aggiunta che propone sarebbe una condizione apposta all'approvazione, col patto che venga soppresso l'articolo 20 del capitolato, e che si aumenti di lire 10.000 l'annua sovvenzione che si dà all'impresario.

**SULIS.** Egli è certo che, dopo la dichiarazione che il signor ministro del commercio e della marina ha fatto testè, l'appaltatore non intenderebbe, senza compenso, di rinunciare all'utile che egli si riprometteva dal passaggio dei suoi vapori per la linea di ponente, giacchè egli crede che per tal modo possa avere alcuni vantaggi per il commercio dei tonni.

— 1991 —

TORNATA DEL 26 APRILE 1851

Però, considerando che molti si oppongono al mantenimento di questa clausola, ed anzi vedo che si va sì avanti da estendere all'infinito, epperò al ridicolo l'argomento del pericolo; giacchè da un fatto individuale di un viaggio mal capitato si voleva concludere per tutti i viaggi dei vapori in avvenire, io intendo cedere a tanta opposizione, desiderando innanzi tutto che questa pratica del contratto abbia ad avere il suo compimento; giacchè senza esso io dispero quasi delle sorti del mio paese natale, (*Uh! uh! Susurro*) ed io desidero che tutti i deputati, specialmente quelli delle provincie, che vi hanno un interesse diretto, vengano ad accettare questo divisamento. Io dico pertanto, che la discussione generale si rende affatto inutile, e chiedo che si chiuda, e si venga alla discussione degli articoli, giacchè al primo di essi io faccio un'aggiunta tale che racchiude il voto medesimo della Commissione, formulato nel suo ordine del giorno.

**CAVOUR**, ministro delle finanze, d'agricoltura, commercio e marina. Io bramerei certamente che fosse adottato il progetto primitivo, poichè l'ho compilato con tutta coscienza ed accuratezza, e per altra parte non fui convinto delle osservazioni che in contrario vennero addotte. Ciò non ostante sono pronto a piegare avanti al voto della Camera. Quindi, qualora essa crede che questo viaggio alle tonnare arrechi inconvenienti, il Ministero non ha difficoltà di ordinare il servizio in modo di evitarli. Il Governo amerebbe pure di risparmiarsi all'erario questo sacrificio di lire 10,000. Esso però non crede che 10,000 lire di più o di meno possano influire sul progetto col quale si vuol affidare all'industria privata la corrispondenza postale. Se perciò la Camera, respinta la proposta ministeriale, accetterà quella del signor Sulis, il Ministero non si opporrà certamente. Del rimanente, come ha anche asserito il deputato Sulis, non è probabile neppure che per 10,000 lire di più o di meno l'appaltatore rinunci ad un contratto di sì grande entità. Io quindi, in via subordinata accetto quella proposizione.

**CORSI**. Io non vedo come si possa accettare l'emendamento proposto dal deputato Sulis, il quale tende a regalare 10,000 lire all'impresa Rubattino, e nulla più!

La Camera, a parer mio, non debbe e non puote ora aggiungere variazioni od obblighi al contratto; ma essa potrebbe accettare l'ordine del giorno proposto dalla Commissione, col quale si invita il Ministero a toglier la clausola su cui or si discute.

Io non prenderò a ragionare sull'articolo 20 del contratto, perchè credo che a quest'ora la Camera si sia formata una chiara convinzione in proposito. Non è mestieri dunque che io accenni quanto sia esso dannoso ed improrovvido.

Il titolo stesso di questo progetto di legge: *Appalto pel servizio postale a vapore della Sardegna* indica chiaramente che esso ha per iscopo di portare nelle comunicazioni tra l'isola e il continente un miglioramento. Or bene, noi invece di riuscire al primitivo scopo, andiamo a cercare la convenienza di un'impresa!

Di questo però non farò parola, perchè ne fu detto assai. Solamente intendo di fare un'osservazione circa quanto disse l'onorevole deputato Biancheri relativamente ai 500 individui liguri che vanno tutti gli anni in Sardegna per la pesca dei tonni, i quali trarrebbero grandissimo vantaggio dal servizio dei vapori del Rubattino. Io non posso convenire in tale di lui sentenza, perchè primieramente non giunge forse il loro numero a 500; ma ammesso anche l'enunziato numero, è erroneo che convega loro il tragitto sui battelli a vapore.

Tutti sapranno che questi individui sono lavoratori bottai,

i quali si recano in Sardegna prima che si incominci la pesca del tonno, e non ritornano in patria fino a che questa non sia finita.

In conseguenza non possono profittare in verun modo di questo nuovo servizio, sia per l'epoca dei viaggi di questi battelli a vapore, sia perchè altresì essi hanno per uso di portar seco loro i barili che fabbricano durante l'inverno nei loro paesi; e che portano in Sardegna per mezzo di leggieri bastimenti che noleggiato per proprio loro conto.

Per altra parte, qualora tali lavoratori volessero compiere il loro viaggio col mezzo della navigazione a vapore, troverebbero egualmente i battelli dello Stato, e siccome essi son quasi marinai, potrebbero valersi dei posti di terza classe, il che, poco più, poco meno, verrebbe a corrispondere ai vantaggi preconizzati dall'onorevole preopinante. Questa classe di persone pertanto non potrà mai conseguire alcun vantaggio dall'articolo 20 del contratto, del quale ora si ragiona.

Osservo inoltre che i battelli a vapore della società Rubattino, secondo il progetto, passerebbero alle tonnare per prendervi il tonno in mano preparato; nè per certo i lavoratori potrebbero imbarcarsi sul battello a vapore, perchè l'opera loro è necessaria fino alla chiusura della pesca; e quando la pesca fosse finita; il vapore più non passerebbe alle tonnare, e quindi, ripeto, di ninna utilità potrebbe riuscire a questi individui il passaggio del pacchetto sul luogo della tonnara.

Conchiudo in conseguenza con dire che quest'articolo non si debba assolutamente adottare, e che non si debba da noi stabilire indennità a favore della società Rubattino. Nel caso poi che il signor Rubattino non volesse adattarsi a questo contratto, e che perciò? Il paese non andrà in rovina se il servizio postale seguirà ad essere fatto dai vapori dello Stato, i quali finora l'hanno fatto egregiamente, con puntualità ed esattezza.

Si è detto dal signor ministro che da questo contratto ne verrà utile al commercio; io non vedo che vantaggio gliene possa derivare. Il primo vantaggio il commercio lo trae dalla sollecitudine colla quale è attivata la corrispondenza postale. Se adunque la nostra corrispondenza che per la parte meridionale dell'isola si faceva nel 1850 in quaranta o quarantacinque ore, verrà nel 1852 ad esser ritardata di cinque ore, qual vantaggio ne ricaverà il commercio, quale progresso otterremo noi se non quello dei gamberi?

Conseguentemente io mi oppongo a che sia adottato l'articolo 20 del contratto; ed a che si ammetta l'emendamento del signor Sulis, e propongo l'adozione dell'ordine del giorno sospensivo proposto dalla Commissione.

**PRESIDENTE**. La parola è al signor Valerio.

**BIANCHERI**. Io avevo chiesto la parola... (*Rumori. Basta! basta!*)

**VALERIO LORENZO**. Io non aumenterò l'indigestione di tonni da cui mi pare con ragione oppressa la Camera, (*Sì ride*) e chiamerò l'attenzione de'miei colleghi sopra alcuni altri punti di questa trattativa che mi paiono di grande importanza.

Prima di tutto rendo la dovuta giustizia alla Commissione per l'accurato rapporto che ci volle presentare, non senza però lasciare senza osservazione come dal Ministero siano stati presentati dei calcoli che furono trovati quasi interamente erronei, e credo sia utile che l'attenzione del signor ministro sia portata sopra questi fatti incidentali.

Se il Ministero presenta alle nostre Commissioni, le quali sono già sovraccariche di lavoro, rapporti e dati statistici in-

teramente erronei, viene allora raddoppiato il lavoro, si allungano le nostre discussioni, e riesce perciò molto più difficile l'attuazione di buone leggi, che è quello che da noi attende il paese.

Ciò detto, io non entrerò nella questione dell'articolo 20, perchè ormai, se non m'inganno, l'opinione la quale sta per l'eliminazione di quest'articolo 20 si è fatta generale, per modo che io appoggerei la proposizione fatta dal deputato Corsi, affinchè il capitolato sia rimandato al Ministero, acciò egli riapra le trattative col signor Rubattino, e vegga con quale minima indennità possibile possa modificarsi il contratto. Ma non vorrei che le trattative del signor ministro si restringessero al punto che fu troppo ampiamente discusso nel Parlamento; vorrei anche chiamare l'attenzione del signor ministro sopra un punto che a me pare di molto maggiore importanza, ed è quello della tariffa dei passeggeri.

La tariffa dei passeggeri è, a parer mio, molto alta, e stimo che non venga a corrispondere allo scopo massimo che deve prefiggersi il legislatore ogni qual volta invita il paese a fare dei sacrifici, onde rendere più facili e sicure le relazioni tra l'Isola e la terraferma. Il paese consacrando una somma di 240 mila franchi all'anno onde rendere pronte, replicate e sicure queste relazioni, deve anzitutto cercare il modo di far sì, che le popolazioni della Sardegna possano facilmente venire in contatto colle popolazioni della terraferma; e per raggiungere questo scopo non basta che i viaggi siano frequenti, ma conviene eziandio che l'importo di essi non sia troppo elevato, affinchè i viaggiatori negozianti, ed anche i semplici cittadini siano per tal modo invitati ad intraprenderli. Altrimenti facendo, avverrebbe che il partito separatista che esiste in Sardegna come in Piemonte continuerebbe a spandere il mal seme della divisione, che va gettando in ogni occasione in quel paese, e seminando questo pensiero di separatismo giungerebbe a produrre nel paese dei guai, che potrebbero prendere gravi proporzioni in momenti pericolosi e che forse non sono lontani: (*Movimento*) onde io penso, che il signor ministro, tenendo conto di queste circostanze, dovrebbe, aumentando anche l'indennità da darsi, cercar di ottenere che il prezzo del trasporto dei viaggiatori venisse alquanto diminuito, perchè il prezzo di trasporto di lire 70 da Genova a Cagliari per le prime piazze, e di 45 per le seconde, mi pare grave per modo che poco giovi a migliorare la condizione del passato verso quel paese.

Io vorrei ancora aggiunta al capitolato un'altra condizione, ed è, che per i deputati della Sardegna venga continuato quel favore che fu concesso dal Governo per il passato, cioè che essi abbiano sui bastimenti che ottengono dal Governo un'indennità, il passaggio gratuito. Tutti sanno quanto siano gravi le condizioni dei nostri colleghi, che lasciano l'isola: varcano un mare che non è sempre senza pericoli, traversano tutta quanta la terraferma per venire a compiere il non sempre dolce nè lieto mandato di rappresentante del popolo; onde, se la Camera, se il Ministero vogliono che la rappresentanza nazionale della Sardegna sia composta d'uomini indipendenti, scelti fra tutti i ceti della società, non vorrà aggravare per l'avvenire la loro condizione e vorrà anzi diminuire i gravi danni a cui vanno incontro i deputati della Sardegna, abbandonando il loro paese per così lungo tempo ed a così grande distanza.

Ove altrimenti la Camera operasse, molti deputati stretti dalle loro condizioni finanziarie si troverebbero costretti ad abbandonare il mandato popolare, e la deputazione della Sardegna verrebbe ristretta nel limite dei ricchissimi, e degli impiegati del Governo.

Ora, che questo voglia il Ministero, lo comprendo; ma che questo voglia la Camera intiera, io non lo credo, e spero che dovendosi rinviare al Ministero il capitolato onde togliere l'articolo 20, e modificare, secondo io chieggo, la tariffa del trasporto del personale, vogliasi anche introdurre quest'altra modificazione. Io chiedo inoltre, che venga tolta quella facoltà di trattativa privata pel nolo, che forma l'articolo 21 della tariffa delle merci, designata sotto il titolo *pescagioni, cacciagioni, frutta fresche e simili*, in cui, invece di essere stabilito il prezzo del trasporto per tali merci, si lascia la facoltà della trattativa privata.

Se non vi fosse in quest'articolo compresa la *pescagione*, certo non lo crederei degno di particolare attenzione; ma i mari della Sardegna sono molto ricchi di pesci, cosicchè il loro trasporto può rendere di grande importanza questo diritto, ond'è che io non vorrei che abbandonando alla trattativa il fissarlo, si lasciasse alla società Rubattino il mezzo di monopolizzare quel prodotto e potesse questa, spinta dall'avidità del guadagno, alzare talmente la tariffa in queste trattative private, da far sì che il beneficio che dovrebbe derivare al commercio della Sardegna relativamente a questo importantissimo ramo, venisse ad essere perduto o totalmente assorbito dalla medesima.

Avvi ancora un'altra circostanza, sulla quale vorrei richiamare l'attenzione del signor ministro e della Camera.

La Commissione con molta ragione e saviezza avvertiva da prima, come sarebbe stato importante ed utile che i bastimenti di cui dovrebbe servirsi il concessionario avessero ad essere di grande portata, così che nella vicenda delle guerre, che potrebbero presentarsi, essi fossero come un'arma nelle mani del Governo di cui potesse esso giovare.

La Commissione retrocedette da questa osservazione sulla considerazione che l'esportazione dalla Sardegna essendo minima, i bastimenti di grande portata non potrebbero utilizzarsi e che per conseguenza, per rendere fruttuosa questa società, sarebbe utile di permettere che si limitassero i suoi bastimenti a 180 cavalli di forza.

Ma su tal punto mi giova far osservare che la medesima Commissione aveva notato, che per lo passato il prezzo di trasporto delle mercanzie sopra i bastimenti dello Stato era così alto che poteva riguardarsi come una proibizione; cosicchè può giustamente credersi che, diminuendosi la tariffa dei prezzi di trasporto sopra i vapori postali, l'esportazione dall'Isola aumenterebbe al punto da richiedere vapori di maggior forza di quelli in corso, per cui si troverebbero opportuni quelli della forza di 300 cavalli.

Io restringo il mio ragionamento in brevi termini. Mi associo al deputato Corsi, proponendo che il capitolato venga rinviato al signor ministro della marina affinchè, riaperte le trattative col signor Rubattino, ottenga che venga eliminato l'articolo 20, sia diminuita la tariffa di trasporto dei viaggiatori, sia stabilito gratuito il viaggio per i deputati della Sardegna, che venga infine tolta la condizione di poter trasportare la pescagione e cacciagione, ec. accennate all'articolo 21 a trattativa privata; ma venga stabilito anche per questo diritto un prezzo fisso mediante quell'indennità che si credesse necessario di dovergli concedere.

Io chieggo inoltre che il Ministero vegga di ottenere che la società Rubattino debba servirsi di vapori di 300 cavalli, locchè io credo utile per la nazione e per la società medesima.

**CAVOUR**, ministro delle finanze, d'agricoltura, commercio e marina. Mi sento in debito, avanti tutto, di giustificarmi del rimprovero dell'aver, nella relazione presentata alla

— 1993 —

TORNATA DEL 26 APRILE 1851

Camera, fatto un calcolo assolutamente inesatto. Non ho voluto impegnare una controversia colla Commissione per giustificare le cifre riferite nella mia relazione.

La Commissione ha calcolato come se fosse il caso di fare dei bastimenti nuovi, ma il Governo ha tenuto conto dei bastimenti che egli aveva; la Commissione ha creduto di dover prendere, per la cifra da attribuirsi all'ammortizzazione del capitale e alla costruzione dei nuovi bastimenti, alcuni dati i quali si fondano sopra l'opinione di persona sicuramente versatissima, come è il signor *Champignè*; mentre il Governo è partito da altri dati desunti da libri inglesi.

Si tratta qui di cose talmente ipotetiche, che la verità poteva stare tanto dall'una, che dall'altra parte. Sicuramente, se il Governo non avesse nessun bastimento, e dovesse assumere egli l'impresa di questo servizio, il suo sacrificio sarebbe molto maggiore del calcolo fatto, ma io credo che, tenuto conto dei bastimenti che si hanno, il beneficio si restringa, poco più, poco meno, alla somma fissata nella relazione.

Aveva desiderato di evitare una polemica di cifre, ma poiché ci sono condotto, io sono costretto a giustificare quelle da me adottate.

Rispondo ora al deputato Valerio sulle modificazioni da lui proposte.

Non parlerò più dei tonni, perchè non avvenga più il pericolo di un'indigestione completa. (*Itarità*)

Venendo alla tariffa pel trasporto de' passeggeri, farò avvertire che se il Governo dà un corrispettivo al concessionario, è appunto perchè crede che tale tariffa si sia ridotta al minimo grado.

Se il signor Valerio vuol paragonare quanto si pagherebbe, secondo esso, per andare in Sardegna con quanto si paga su tutti gli altri battelli a vapore che fanno il servizio delle coste del Mediterraneo, egli verrà che la tariffa consentita dal concessionario è minore, comparativamente, di ogni altra.

Se il Parlamento crede che si debba fare un sacrificio più grande, che si vada in Sardegna anche per nulla, sicuramente vi sarà un maggior vantaggio pei viaggiatori. (*Itarità*)

Se si vuole istituire il calcolo della spesa per lega marina, si vedrà che questa tariffa ha forse un ribasso del 50 per cento da quanto si paga per andare da Genova a Napoli, a Marsiglia, in qualunque altro parto del Mediterraneo.

Ora, io chieggo al Parlamento, se sia il caso d'imporre un nuovo onere al paese, per favorire quelli che vogliono venire dalla Sardegna, ovvero recarvisi. Si noti, che coloro meritano maggiormente l'interessamento della Camera, cioè i viaggiatori di 3 classe, pagherebbero da Genova per andare a Cagliari, nulla più che 18 lire. (*Movimento*)

Io non so veramente in qual altro servizio di corrispondenza a vapore si facciano 360 miglia per 18 lire.

Non vedo poi, che lo stabilire gratuito il trasporto dei deputati della Sardegna sia cosa ragionevole. Se la Camera lo desidera, io sicuramente non ne fo oggetto di seria opposizione; ma prego i signori deputati di avvertire, che se si impone l'obbligo di trasportare i rappresentanti della Sardegna gratuitamente, ne verrà per conseguenza logica l'obbligo di trasportare pure gratuitamente i deputati della Savoia nelle vetture corriere dello Stato (*Riso e movimenti in senso diverso*).

Io faccio notare agli onorevoli deputati che fanno segni negativi, che costa molto di più il prezzo del trasporto dalla città di Bonneville a Torino colle vetture corriere, che da Cagliari a Torino. (*Sensazione*)

Ora, se il Parlamento crede, che per legge si debba stabi-

lire il trasporto gratuito dei deputati della Sardegna, ragion vuole che si trasportino anche gratuitamente i deputati della Savoia; non vi possono essere due pesi e due misure. (*È vero! è vero!*)

Il passaggio delle alpi è malagevole quanto il passaggio del mare.

In quanto alla questione dell'articolo 21, quella della pescagione, cacciagione, frutta ecc., se non si è stabilita una tariffa, si è perchè si pongono questi generi in ceste molto voluminose. Bisogna usare pel trasporto di queste merci infinite precauzioni.

In tal guisa si rende il loro trasporto più malagevole di quel che lo sia per altre mercanzie. Gli è per tal motivo che si è lasciato una certa latitudine, come si usa in quasi tutte le imprese, quando si tratta di certi generi di una natura eccezionale.

Ciò premesso, io dichiaro che ove si adottasse la proposta Valerio, sarebbe mestieri di ricominciare le trattative da capo a fondo, e non si potrebbe con fondamento sperare che queste sortissero l'intento che esso si propone, senza accrescere di molto il sacrificio dello Stato.

Io credo in tutta coscienza che, mercé quattro mesi di trattative continue, si sia fatto il contratto colle condizioni più ragionevoli che si potevano sperare. Se la Camera volesse disaminare contratti analoghi fatti dalle altre nazioni, potrebbe agevolmente chiarirsi che, rapporto a questo contratto, è relativamente, di poca entità il sacrificio che fa il Governo.

Da ultimo io farò presente che, se si rendessero più gravi le condizioni del contratto, sarebbe mestieri di accrescere di molto il sacrificio dello Stato per favorire alcuni interessi che non sono d'ordine generale, e tal cosa nelle attuali angustie dell'erario io non la credo opportuna.

Il Governo quindi risolutamente si oppone alle proposte fatte dall'onorevole deputato Valerio.

**MARTINI, relatore.** Domando la parola come relatore della Commissione.

L'onorevole signor ministro di marina ha sino ad un certo punto impugnati i calcoli della Commissione; è dunque mio dovere di non lasciarlo senza risposta.

*Voci.* Ai voti! ai voti!

**MARTINI, relatore.** Chiedo scusa; certo non è mia mente infastidire la Camera; ma il parere della Commissione che conclude in ultima analisi coll'adozione del contratto Rubattino è tutto appoggiato sopra questi calcoli. Io stesso che sostengo la convenienza del contratto integrale, rinunzierei a questa opinione, quando mi si dimostrasse l'errore dei calcoli che ho sottoposto alla Camera nel mio rapporto. Persisto adunque a chiedere alla Camera il permesso di dire poche parole.

**PRESIDENTE.** Parli pure.

**MARTINI, relatore.** La Camera mi ascolti con pazienza, non la fastidierò a lungo.

Il signor ministro ha sembrato dubitare dell'esattezza dei calcoli della Commissione. Senza dubbio che questi calcoli sono fatti con dati presuntivi; essa si è attenuta al metodo usato nella redazione dei bilanci francesi: il Governo solo avrebbe potuto e dovuto presentare il suo conto fondato sopra dati reali, tratti dai consuntivi. Egli non lo ha fatto, si è valuto dello stesso metodo della Commissione; ma i suoi dati, mi sia permesso di dirlo, sono affatto ipotetici, non mai calcolati nè dai bilanci francesi, nè dagli inglesi. Le proporzioni di consumo, di riparazione e di interesse, sono ovunque le medesime.

Il calcolo che precede il progetto di legge del Governo è

— 1994 —

CAMERA DEI DEPUTATI — SESSIONE DEL 1851

del tutto incompleto, e prego la Camera di osservare che egli è discordante cogli altri esibiti dell'amministrazione della marina; le presunzioni sulla sua esattezza sono dunque difficili. Quanto all'esattezza del calcolo della Commissione, persisto a ritenerla evidente; anzi, se dovessi dire, questi calcoli sono inferiori al vero nei loro risultati.

La corrispondenza di Sardegna costa allo Stato più di quanto si sia mai detto. Nè posso acconsentire alla eccezione esposta dal signor ministro di marina, il quale sembrò lasciar intendere che quando i bastimenti sono usati, la cifra annuale dell'interesse del denaro impiegato nell'ammortizzazione del medesimo, e nella manutenzione dei legni, possa essere minore. L'interesse del denaro è sempre lo stesso; la manutenzione annuale è piuttosto maggiore che minore in un bastimento usato, e l'ammortizzazione della somma impiegata, calcolandosi in base di quest'ultima e della durata presumibile dei bastimenti, se per essere i bastimenti vecchi valgono meno, durano anche meno, ed il risultato è sempre il medesimo. Ripeto dunque, il calcolo dell'amministrazione è fatto sovra dati presuntivi ed erronei, quello della Commissione sovra dati egualmente presuntivi, ma generalmente accettati. Anzi aggiungerò, che la Commissione volendo procedere col massimo scrupolo, fece indagini ed ottenne documenti, dai quali le fu dato arguire che la spesa reale della corrispondenza di Sardegna operata dai vapori regii a carico dell'erario, non era inferiore a quella stabilita dai suoi calcoli. Dirò anzi che secondo questa, l'economia che risulterebbe dal contratto Rubattino non ascende per ora, cioè coi sei viaggi al mese, che a lire 275 circa, mentre, calcolando dietro questi documenti, la detta economia ascenderebbe ad oltre i trecento.

Aggiungerò, che nel calcolo dell'amministrazione della marina v'è tale cifra che sorprese la vostra Commissione, ed è quella indicante il consumo del carbone voluto a tale corrispondenza. A giustificare quella enorme cifra, si fa ascendere il consumo del carbone ad una tonnellata per ora. E tutti sanno che il consumo del carbone sui legni in corso di navigazione si calcola in ragione di quattro chilogrammi per ora e per cavallo; così per consumare una tonnellata di carbone all'ora, vorrebbero bastimenti di almeno 250 cavalli. Ora, se di tal forza fossero i bastimenti che lo Stato impiega in questa corrispondenza, anche maggiore d'ogni altra cifra enunciata, risulterebbe col nuovo contratto la economia.

Ma tali non sono i bastimenti che lo Stato manda ed ha mandato in Sardegna; conviene dunque cercare in altro modo la spiegazione di un tanto consumo di carbone.

Io chieggo perdono se insisto tanto, onde provare alla Camera quanto sia vistosa la economia che risulta da questo contratto, e tenga a stabilire la veracità del calcolo che le ho sottoposto.

Su questo calcolo, ripeto, basa la conclusione favorevole della Commissione per rapporto al contratto Rubattino, e su questo calcolo solo, non su quelli contraddittorii offertisi dalla amministrazione marittima. Di più, questo calcolo giustifica l'operato della Commissione, non solo per ciò che riguarda l'esame di questa legge, ma anche alle altre idee d'amministrazione marittima da lei emesse all'epoca del bilancio.

Persuasa della necessità d'una marina da guerra e d'averla coi minori oneri possibili, essa si è applicata a liberarla da quelle istituzioni parassite che aggravandone il bilancio poco contribuiscono ad esigerne la forza guerresca, in modo tale, che tutto che lo Stato può dare per la marina da guerra servisse realmente per la marina da guerra. Nel numero di questi servizi che l'aggravano senza accrescerla d'importanza,

trovò la corrispondenza di Sardegna, la quale obbligando il Governo a tenere bastimenti di piccola portata e quindi inutili agli usi di guerra, nulla accresceva alla nostra forza marittima, nel mentre che non solo era passiva, ma costosissima. Ed ecco perchè il presente contratto illustrato dal suo calcolo, la giustifica interamente. Così se il Governo alienerà i bastimenti inutili della corrispondenza e non li sostituirà, si potranno avere in luogo di quelli, legni da guerra. E se, finita questa corrispondenza e realizzata la economia, terrà in armi qualche legno da guerra, i nostri giovani uffiziali ed i nostri marinai ne avranno davvero istruzione marittimo-militare, e la nostra marina da guerra potrà, senza aggravio dello Stato, o con minore aggravio, dare qualche segno di vita.

Io non avrei voluto entrare in queste spiegazioni, e più che il signor ministro medesimo, riumpiango d'averlo dovuto fare. Ma pure, riguardo alla Commissione e nell'interesse del contratto Rubattino, non ho potuto esimermene.

**PRESIDENTE.** La parola è al signor Mameli.

**MAMELI.** Vi rinunzio.

*Voci.* Ai voti!

**SAPPA, relatore.** Domanderei alla Camera la permissione di sottoporle alcune osservazioni, non già sul progetto di legge, nè contro l'articolo 20 sul quale si è abbastanza parlato, ma piuttosto sulla proposta fatta dal deputato Sulis la quale riguarda la Camera.

Il signor deputato Sulis vorrebbe che la Camera venisse a fissare un'indennità da darsi all'appaltatore di questo servizio; ma in tal modo la Camera si costituirebbe parte contraente, poichè quando essa abbia fissata una data somma, sarà pur sempre libero all'appaltatore di accettarla, o di rifiutarla. Mi pare pertanto che questo sistema sia poco parlamentare, poco coerente alla dignità ed alle vere attribuzioni della Camera.

La Camera approva, o disapprova i contratti quando crede, o quando non li crede convenienti, e se crede che un contratto non è stato abbastanza studiato, lo rimanda al Ministero, perchè procuri di riformarlo, ma ad essa non appartiene il costituirsi parte contraente; io quindi mi oppongo alla proposta del deputato Sulis.

**CAVOUR, ministro di finanze, d'agricoltura, commercio e marina.** Vi sarebbe un mezzo per conciliare le giuste suscettibilità del deputato Sappa col desiderio della Camera di farla finita una volta. Si potrebbe accettare una condizione poco presso così concepita: è autorizzato il Ministero, dopo avere stabilita la soppressione dell'articolo 20, ad accordare un compenso in corrispettivo di tale soppressione, con che non sia maggiore della somma di lire . . .

*Voci.* No! no!

**PRESIDENTE.** Non essendovi alcun precedente su questa materia, bisogna stabilir bene il sistema che si vuole seguire. I sistemi non possono essere che due: o un ordine del giorno, che sospenda la votazione del progetto di legge, e contenga le varie condizioni che la Camera intende di apporre per l'approvazione definitiva del capitolato, rimandando il progetto al Ministero, onde questo prosegua le trattative sulle basi fissate dalla Camera; ovvero passare alla discussione dell'articolo 10 con che si dia l'autorizzazione al capitolato, ma apponendovi tutte quelle condizioni che si credono necessarie. Mi pare che non vi sieno che questi due sistemi, e conviene che la Camera si decida o per l'uno o per l'altro.

**SULIS.** Il Ministero ci ha presentato il capitolato: quindi è in facoltà del Ministero di dire: io accetto tale clausola, tale cancellazione, e dimando tale o tal'altra aggiunta; ma la

— 1995 —

## TORNATA DEL 26 APRILE 1851

mia proposta cosa racchiude? racchiude una radiazione ed un'aggiunta; il Ministero accetta la radiazione, accetta l'aggiunta, epperò mi pare che sia nell'ordine delle discussioni parlamentari che la questione si continui ad esaminare in questa guisa.

**PRESIDENTE.** Non vi è una sola condizione, ve ne sono tre o quattro.

**CAVOUR, ministro delle finanze, d'agricoltura, commercio e marina.** Questa l'accetto, le altre le respingo.

**PRESIDENTE.** La Camera tuttavia dovrà votare.

**SULIS.** L'ordine del giorno che la Commissione ci propone riguarda la radiazione dell'articolo 20; quindi questa radiazione è già contemplata nell'aggiunta che ho fatta all'articolo primo.

In quanto all'osservazione fatta dal signor Corsi che nulla osta che si continui nel sistema attuale, io osserverò che continuare in questo sistema porta una spesa quasi doppia di quella che l'erario patirebbe con questo contratto.

Ma egli dice: questo contratto è contratto postale, e il commercio si fa per lettera; ma io domanderò al signor Corsi se quelli che spediscono in Sardegna e viceversa, per esempio, frutta, bestie lanute e cornute, ed altre simili mercanzie possono mandarle per mezzo di lettera. *(Risa)*

**CORSI.** Ma nemmeno coi vapori.

**SULIS.** In quanto all'osservazione che si è fatta circa il rendersi contraente la Camera, io dico che il fare ciò non è rendersi contraente, ma sibbene è accettare il trattato sulle norme che vennero consentite ora dal Ministero, e che la società, ossia il signor Rubattino, è proclive ad accettare.

Mi pare quindi che queste ragioni siano vevoli per indurre la Camera affinché si per l'interesse finanziario come per il vantaggio dell'isola voglia procedere nell'approvazione di questa legge.

**PRESIDENTE.** Prima di più oltre progredire, io credo che la Camera debba decidere il modo di votazione.

**VALERIO LORENZO.** Chiedo la parola sull'ordine della discussione. Io mi oppongo all'ordine di votazione che attualmente venne proponendo l'onorevole deputato Sulis. Io non ho mai veduto che nessun Parlamento abbia, seduta tenente, proceduto ad una specie di contratto senza sentire le parti contraenti, e crederei pericolosissimo che la nostra Camera desse la prima questo esempio.

Anche quando il voto della Camera si volesse restringere puramente e semplicemente alla cancellazione dell'articolo 20 del capitolato credo che sarebbe molto più conveniente rinviare il capitolato al signor ministro, dacché egli così potrebbe ancora intendersi coi signor Rubattino intorno al compenso da dargli in corrispettivo della facoltà che gli era fatta col citato articolo, ed ottenere forse di ridurlo a più tenue somma di quella che propone l'onorevole Sulis. Questo sarebbe più regolare. Inoltre il signor ministro potrebbe ancora vedere se è possibile ottenere altre modificazioni a questo capitolato. Ove poi egli non potesse ottenere tutte queste concessioni, si limiterebbe a rappresentare il capitolato colla semplice cancellatura dell'articolo 20. Così la Camera potrà poi sancire questo progetto di legge senz'altre difficoltà, e per tal modo si procederà con quella regolarità da cui la Camera dei deputati non dovrebbe dipartirsi giammai.

**PRESIDENTE.** Interrogherò prima di tutto la Camera sul sistema che intende seguire, se cioè ella voglia votare l'ordine del giorno condizionato, oppure se intenda approvare il progetto tal quale è stato presentato.

**CORSI.** Pare a me che dovrebbe essere sottoposto per primo alla deliberazione della Camera il progetto della Com-

missione, ossia l'ordine del giorno che la medesima propone il che equivarrebbe a quanto intende forse fare l'onorevole nostro signor presidente.

**PRESIDENTE.** Interrogo la Camera a quale dei due sistemi di votazione che venni proponendo, intenda attenersi.

Coloro i quali credono si abbia a dichiarare il voto della Camera per un ordine del giorno sospensivo, vogliono alzarsi.

*(La Camera approva)*

Si potrebbe quindi porre tosto ai voti la proposta del deputato Valerio, di rimandare questo capitolato al signor ministro perchè esso entri in nuove trattative colla società Rubattino, e faccia di ottenerne oltre la soppressione dell'articolo 20, una riduzione di tariffa pel trasporto dei viaggiatori, l'obbligo del trasporto gratuito dei deputati sardi, una fissazione di tariffa anche per gli oggetti accennati all'articolo 51.

**SULIS.** Da quanto venne sin qui detto appare che l'unico ostacolo al porre immediatamente in discussione il progetto di legge, ed all'accettazione della mia aggiunta, sia l'ordine del giorno Valerio.

Che cosa avverrebbe ove l'ordine del giorno Valerio fosse accettato? Ne avverrebbe che il Ministero dovrebbe riprendere nuove contrattazioni pel capitolato, quindi venire a deporlo nuovamente sul banco della Presidenza per essere rinviato ad una Commissione che ne dovrebbe presentare il suo avviso in nuova relazione.

Or tuttocci a che ci porta? Ad impedire che nell'attuale Sessione si ultimi questo importantissimo negozio.

Io propongo dunque la sospensione dell'esame di questa legge fino a martedì venturo, e così il Ministero potrà prendere i necessari concerti coll'impresario, e dircene il risultato.

**PRESIDENTE.** Onde appunto evitare l'inconveniente accennato dall'onorevole deputato Sulis, occorre che l'ordine del giorno formoli le condizioni secondo le quali la Camera è disposta ad accettare il contratto. Allora il signor ministro potrà con basi certe intavolare trattative coll'appaltatore, e se le condizioni apposte saranno da questo accettate, allora, ad una ripresentazione del contratto, la Camera non avrebbe più che da approvarlo senza altro.

**BIANCHERI.** Io aveva fatta una proposizione in surrogazione all'articolo 20; la Camera a questo proposito non si è ancora pronunciata: se la Camera intende di rimandare l'esame di questa questione alla Commissione od al Ministero, perchè si concertino meglio coll'impresario, io non ho contro nessuna difficoltà di aderirvi, con che però non si pregiudichi la questione.

**CAVOUR, ministro di finanze, agricoltura, commercio e marina.** Io faccio viva istanza perchè la Camera voglia decidere definitivamente la questione dei tonni, e non voglia incaricare il Ministero di cercare modificazioni all'articolo 20, per poi rinnovare questa lunghissima e dolorosissima discussione.

La Camera voglia pronunciarsi sul principio incluso nell'articolo 20. Ove essa lo adotti, sarà il caso di vedere se si debba servire della redazione del signor Biancheri, alla quale non ho opposto nessuna difficoltà. Ma io la prego instantemente di farla finita sulla questione dei tonni.

In quanto alle altre condizioni che si vorrebbero imporre debbo dichiarare che il Ministero ha negoziato quattro mesi per ottenere questo capitolato, e nella sua coscienza crede di aver ottenute le massime concessioni possibili, e che ogni variazione che ci si vorrebbe introdurre, condurrebbe certo ad un aumento ingente dei sacrifici del tesoro.

— 1996 —

## CAMERA DEI DEPUTATI — SESSIONE DEL 1851

È dovere sacro del Ministero di opporsi con tutte le sue forze a che si aumenti l'aggravio che lo Stato viene ad incontrare mediante questo contratto.

Accetto adunque, di buon grado, qualunque sia la determinazione della Camera rispetto ai tonni, ma in quanto agli altri punti, io credo dovermivi opporre risolutamente.

**PRESIDENTE.** In questo stato di cose si può votare prima la proposizione della Commissione, la quale sospende l'approvazione di questo contratto, perchè si ottenga la soppressione dell'articolo 20: in caso che tale proposta fosse rigettata, verrebbe quella del signor Sulis per la soppressione dell'articolo 20, accordando una maggiore indennità di lire 10 mila all'appaltatore, cioè facendo facoltà al Ministero di accordare questo compenso.

Indi vi sarebbe la proposizione del signor Valerio, il quale subordina l'approvazione del contratto a tre condizioni, oltre quella della soppressione dell'articolo 20.

La proposta del signor deputato Biancheri non la potrei ricevere tale e quale, dacchè essa si riferisce alla tariffa per la pescagione, e nella tabella non v'è, per questa, tariffa alcuna.

È d'uopo dunque, ove l'onorevole signor Biancheri intenda persistere in essa, che la modifichi.

Metto dunque dapprima ai voti la proposta della Commissione.

*Voci.* Sì! sì!

**ANGIUS.** Domando la parola.

*Voci.* No! no! (*Rumori — Segni d'impazienza*)

**ANGIUS.** Io dirò poche parole. (No! no! — *Il rumore cresce.*)

**PRESIDENTE.** Su che cosa intende parlare?

**ANGIUS.** Sulla proposta della Commissione. (No! — *Il rumore continua*) Lascino che io dica poche parole. E se l'avessero permesso, avrei già finito.

La Commissione ha proposto la cancellazione dell'articolo 20, per la ragione che con esso si serviva all'interesse dei privati.

Questa ragione è stata distrutta, e dopo di essa non resta che una ragione meschina che non dovrebbe prevalere all'utile generale.

Questa ragione (*Con forza*) io la dirò francamente, o signori: è la comodità personale; perchè non si vuol prolungare il viaggio di 5 ore o di 8, passando pel ponente.

Ecco la vera ragione per cui i miei compaesani di Cagliari vogliono tolto l'articolo 20 che tanto favorirebbe l'industria delle tonnare ed il commercio.

**PRESIDENTE.** Metto ai voti la proposta della Commissione.

**VALERIO LORENZO.** Io chiedo se, votandosi la proposta Commissione, rimarrà ancora luogo a votare quelle da me fatte.

In caso contrario, io non accetterei questo modo di votazione.

**PRESIDENTE.** Mi pare che la proposta della Commissione escluda necessariamente la proposta Sulis, ma non quella del signor Valerio, per la ragione ch'egli, oltre alla soppressione dell'articolo 20, appone all'approvazione del capitolato colla società Rubattino altre condizioni.

**ASPRONI.** Io chieggo se la proposta del deputato Sulis si metterà ai voti in caso che venga rigettata quella della Commissione.

**PRESIDENTE.** Quando sarà rigettata la proposta della Commissione, verrà messa ai voti quella del signor deputato Sulis.

Pongo adunque prima di tutto ai voti l'ordine del giorno motivato, stato proposto dalla Commissione.

(La Camera approva.)

Ora pongo ai voti la proposta fatta dal deputato Valerio Lorenzo.

**SULIS.** Prima delle proposte del signor deputato Valerio dovrebbe essere messa ai voti la mia, la quale contiene due condizioni; la prima, che venga soppresso l'articolo 20 del capitolato; e l'altra che si aumenti di lire 10 mila l'annua sovvenzione di lire 225 mila di cui all'articolo 18 del capitolato medesimo.

**PRESIDENTE.** Ma la Camera ha già votato la soppressione dell'articolo 20, escludendo ogni idea di compenso. (*Segni di dissenso*)

**CAVOUR, ministro di finanze, d'agricoltura, commercio e marina.** La Camera non ha escluso l'idea del compenso.

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno votato, così si esprime;

«La Camera, riservandosi di adottare il progetto di legge di cui approva il principio, rinvia il capitolato, ed invita il Ministero a riaprire le trattative colla società Rubattino onde ottenere una modificazione nelle tariffe personali e merci, e la soppressione dell'articolo 20, passa all'ordine del giorno.»

**FABINA PAOLO.** Siccome io sono uno di quelli che nel seno della Commissione hanno vivamente sostenuto il principio della soppressione dell'articolo 20; debbo perciò dire in onore della verità che non si è per nulla esclusa l'idea dell'indennità della Commissione: che anzi tutti implicitamente l'hanno ammessa e riconosciuta necessaria. Io non dico che il Rubattino possa guadagnare delle centinaia di mille lire accordandogli questa facoltà, ma ne può certo cavare un prodotto, ed un prodotto di riguardo. Se perciò gli si toglie questa facoltà è necessario gli si dia un'indennizzazione, un compenso, e nel seno della Commissione, ripeto, nessuno ne ha esclusa l'idea.

**PRESIDENTE.** A me pare essere stato abbastanza chiaramente espresso che si poneva ai voti la proposta della commissione che chiedeva la soppressione dell'articolo 20 senza indennità.

*Voci.* No! no!

**MARTINI, relatore.** In questo caso non sarebbe certo la proposta della Commissione.

**VALERIO LORENZO.** Domando la parola.

**PRESIDENTE.** Ha la parola.

**VALERIO LORENZO.** Io credo che questa discussione sia ora affatto inutile. Si è votata la soppressione dell'articolo 20; gl'interessi del paese sono quindi a questo riguardo posti nelle mani del signor ministro. Se egli potrà ottenere che questa soppressione possa aver luogo senza indennità, tanto meglio: chè anzi è obbligo suo di fare il possibile per ottenere ciò. Ove poi tal cosa non gli sia possibile, allora verrà a dichiararlo alla Camera, e la Camera voterà quell'indennità che sarà da essa creduta necessaria; ma io penso intanto che l'idea della Camera si è che l'articolo 20 sia soppresso senza indennità.

*Voci.* No! no!

**PRESIDENTE.** La Camera potrà meglio significare la sua intenzione votando sulla proposta del signor Sulis.

*Voci.* No! no!

**CAVOUR, ministro di finanze, marina, agricoltura e commercio.** Mi pare che la proposta del signor Sulis significhi qualche cosa solo, quando dava sin d'ora facoltà al Ministero di terminare la questione, quando la Camera accettandola, dava un voto definitivo. Ma il dare al Ministero la facoltà di negoziare fissandogli un *maximum*, e poi riser-

— 1997 —

## TORNATA DEL 26 APRILE 1851

vandosi ancora di deliberare sul risultato delle sue negoziazioni; sarebbe poco decoroso per esso.

**PRESIDENTE.** Non vi è adunque più a votare su altre proposizioni.

**CAVOUR, ministro di finanze, marina, agricoltura e commercio.** Non c'è più nulla a votare salvo che sulle proposte del deputato Valerio Lorenzo.

**VALERIO LORENZO.** Prima che si proceda alla votazione delle mie proposte, desidero rispondere due parole al signor ministro della marina. Egli ha detto che la tariffa fissata per i passeggeri, in paragone colle altre praticate nel Mediterraneo, rimane ancora discreta, ed è a quelle inferiore.

Farò osservare al signor ministro, che per i viaggi che si fanno da Napoli a Genova, e così pure da Livorno, da Civitavecchia ecc., nessun Governo fece alcun sacrificio. Quei battelli a vapore sono opere di private speculazioni, i quali fanno il servizio postale per conto di ciaschedun Governo, senza che però nessuno di questi abbia creduto utile alla sua politica di facilitare le relazioni tra i diversi punti della Penisola. Lo Stato fa dei grandissimi sacrifici, e li fa nobilmente per riunire per mezzo di una facile corrispondenza la Sardegna alla Liguria, ma per ciò appunto l'agevolezza del trasporto delle persone debb'essere uno dei massimi benefici che si debbono aspettare da questa legge. Il paragonare quindi il servizio dei battelli a vapore tra la Liguria e la Sardegna, con quello degli altri battelli a vapore del Mediterraneo, non istà assolutamente.

Venendo poi ai trasporti dei viaggiatori di terza classe, a cui accennava particolarmente il signor ministro, io osservo, che il prezzo di 18 lire per venire da Cagliari a Genova è molto limitato per il numero delle persone, perchè la tariffa stabilisce la classe delle persone, che sole possano prevalersi di tale servizio.

Inoltre giova avvertire che col prezzo di lire 18 la terza classe non avrebbe cibi. Ora vede il signor ministro, che tale categoria essendo limitata nella classe delle persone, ed essendo senza cibo, non ha poi tutta quella facilità di prezzo che egli andava magnificato.

Riguardo poi alle proposte che ho fatte relativamente al passaggio gratuito per i deputati della Sardegna, l'onorevole signor ministro ricordandosi troppo bene di un mezzo di azione politica, che è quello di mettere in contrasto provincia con provincia, città con città, (*Sensazione*) veniva citando i deputati della Savoia. Io gli faccio osservare che per quattro Legislature continue i deputati della Sardegna hanno ricevuto il passaggio libero sui bastimenti dello Stato senza che però alcun deputato della Savoia, (e questo mi piace dirlo ad onor loro) abbia alzata una voce di reclamo. Del resto non istà il paragone tra i deputati della Savoia e i deputati della Sardegna; perchè questi quando sono giunti a Genova, loro rimane ancora il viaggio da Genova a Torino, che è quasi della stessa lunghezza che quello della Savoia, e tocca loro inoltre fare il viaggio nell'interno dell'isola. Molti di essi che abitano la parte centrale dell'isola, debbono fare per venire ad imbarcarsi a Cagliari, un viaggio quasi altrettanto lungo quanto quello che fanno i deputati della Savoia. Io lo ripeto: se la Camera vuole che la deputazione della Sardegna sia accessibile per tutti i cittadini, essa deve adottare la mia proposta, che altrimenti potranno essere eletti a deputati della Sardegna solamente persone ricchissime, ed impiegati; e quanto questo sia consono allo spirito delle nostre istituzioni, ognuno sel vede.

Venendo all'articolo 21 della tariffa che io credo della massima importanza, su cui richiamai la particolare attenzione

del Ministero della marina, egli mi ha risposto riguardo alla pescagione, che trattandosi di pesci i quali vogliono essere mandati in cesti particolari bisognava lasciar le trattative libere colla società Rubattino. Io faccio osservare che bisognerebbe allora dire *pescagione fresca*, altrimenti col titolo generico di *pescagione* si comprenderanno tutti i generi di pesci conservati, e ne verrebbero quindi anche i tonni; e così sarebbe dato un mezzo al signor Rubattino di vantaggiare più una tonnara che un'altra e di stabilire quel monopolio per combattere il quale la Camera ha soppresso l'articolo 20 del capitolato.

Io credo quindi di tutta necessità, se si vuol ottenere questo risultato, che venga inserito all'articolo 21 *pescagione fresca*, perchè così non sarà libero al signor Rubattino di stabilire, mediante trattativa privata, il prezzo del trasporto del tonno e di tutti gli altri pesci salati, i quali formano una delle tante ricchezze della Sardegna, ed altrimenti rimarrebbero abbandonati in gran parte al suo monopolio.

Per tutti questi motivi, io insisto nelle proposizioni che ho fatto, ben inteso che se il signor ministro trovasse in uno di queste un ostacolo tale per cui il contratto non potesse più aver luogo, io sarei pronto a recedermi. Vorrei però che egli procurasse di ottenere qualcuna di queste modificazioni le quali io credo della massima importanza e vantaggio sì per la Sardegna come per la terraferma.

**ROSELLINI.** L'onorevole deputato Valerio ci ha parlato di sacrifici che farebbe lo Stato. Io non so veramente che cosa egli intenda per questi sacrifici; anzi dalla relazione del Ministero appare che il Governo farebbe per questo appalto un guadagno, il quale, secondo i calcoli della Commissione, ascenderebbe a 65,000 lire annue. Non è dunque il caso di parlare di sacrifici cui lo Stato soggiacerebbe. La compagnia Rubattino incaricandosi della corrispondenza colla Sardegna presta un servizio attivissimo, ed è quindi giusto che le venga corrisposta un'indennizzazione.

**VALERIO LORENZO.** Domando la parola per un fatto personale.

Risponderò all'onorevole signor deputato Rosellini circa la mia affermazione che lo Stato fa sacrifici per stabilire questa corrispondenza. Senza badare a quanto si spendeva da una cattiva amministrazione precedente, io ho accennato alla somma di 240,000 lire che mediante questo contratto il Governo paga al signor Rubattino. Ho detto che questa somma è considerevole; questo non si può negare. Quindi sussiste la mia asserzione. Io non ho mai chiesto che il Governo imponesse sacrifici alla società Rubattino; so che cosa vuol dire essere negozianti, e intendo che il signor Rubattino faccia i suoi interessi: ma intendo altresì che i deputati abbiano il diritto di difendere gl'interessi dello Stato contro gli stessi negozianti. (*Bene! a sinistra*)

**MARTINI, relatore.** Domando la parola per una semplice osservazione.

**PRESIDENTE.** Porrò prima ai voti le diverse proposizioni. . .

*Voci.* La divisione!

**MARTINI, relatore.** Intendo soltanto far osservare al deputato Valerio che il calcolo offerto dalla Commissione non è del costo della corrispondenza di Sardegna come se fosse intrapresa da una cattiva amministrazione. In quel calcolo si è anzi considerata la migliore economia. Respingo dunque qualunque insinuazione su tale proposito.

**PRESIDENTE.** Pongo quindi ai voti la proposta Valerio. . .

*Voci.* La divisione!

**PRESIDENTE.** Essendo chiesta la divisione, comincerò



a porre ai voti la prima parte della proposta Valerio, che, cioè « sia ottenuta la modificazione della tariffa personale e delle merci. »

(La Camera non approva.)

Pongo ai voti l'altra parte della medesima proposta, « che sia accordato il passaggio gratuito ai deputati della Sardegna. »

(La Camera non approva.)

Essendo stata adottata la proposta della Commissione, non rimane a votare su altro; così il capitolato è rinviato al Ministero.

L'ordine del giorno reca la discussione sul progetto di legge per la tassa sulle successioni.

#### COMUNICAZIONE DEL GOVERNO.

**GALVAGNO**, ministro dell'interno. Ho l'onore di presentare alla Camera un decreto reale, col quale il barone deputato Sappa viene incaricato di sostenere quale regio commissario la discussione del progetto di legge sulle pensioni di riposo degl'impiegati civili.

**PRESIDENTE.** La Camera dà atto al signor ministro dell'interno di questa comunicazione.

#### DISCUSSIONE E ADOZIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PER LA TASSA SULLE SUCCESSIONI.

**PRESIDENTE.** L'ordine nel giorno reca la discussione del progetto di legge per la tassa sulle successioni. Quale venne adottato dal Senato, esso è concepito ne' seguenti termini: (Vedi vol. *Documenti*, pag. 376.)

La discussione generale è aperta.

(Nessuno domanda la parola.)

Nessuno chiedendo di parlare, interrogo la Camera se intenda procedere alla discussione degli articoli.

(La Camera assente.)

(Posti ai voti gli articoli, dal 1, sino al 28, vengono approvati senza discussione.)

« Art. 29. La presente legge cesserà dall'aver vigore col 1 gennaio 1855. »

La Commissione propone a questo articolo la seguente aggiunta:

« Essa non avrà effetto in Sardegna che dopo l'applicazione della legge pel riordinamento delle imposte prediali ed abolizione delle decime. »

**RICOTTI.** La divisione.

**ARNULFO**, regio commissario. Il Governo è in dovere di proporre la soppressione dell'alinea che riflette la Sardegna per principio di giustizia e per la necessità dell'erario.

Per necessità, inquantochè importa all'erario, nelle circostanze nelle quali si trova, di non perdere una porzione qualsiasi degli introiti.

Per principio di giustizia, perchè trattandosi di un'imposta la quale ha per fondamento le trasmissioni di proprietà che si operano per atto d'ultima volontà o ab intestato, imposta che si paga negli Stati di terraferma, non vi è ragione per cui debba andarne esente la Sardegna, nella quale hanno luogo mutazioni di proprietà allo stesso titolo. Questo principio fu adottato dalla Camera quando nella scorsa Sessione approvava la legge sull'insinuazione: seguì bensì un diverso sistema

allorchè si trattò dell'imposta sui fabbricati, ma ciò fu per circostanze particolari, cioè pel motivo che allora era in discussione la legge relativa al riordinamento del tributo prediale in Sardegna, della quale faceva parte l'allibramento dei fabbricati con basi diverse da quelle che provvisoriamente si volevano adottare per i fabbricati della terraferma, e non poteva per conseguenza sussistere l'una e l'altra legge quanto alla Sardegna.

Oltre a ciò la Sardegna, per quanto alle case, trovasi in condizioni eccezionali, dipendenti principalmente dal riscatto dei fondi, e si giudicò più ragionevole il provvedere per esse colla legge speciale che allora era in discussione, ed ora è approvata.

Al contrario, l'imposta sulle successioni può uniformemente colpire e successioni tutte, sia deferte in Sardegna che in terraferma senza inconvenienti particolari alla Sardegna.

La Sardegna fu dalla Camera assoggettata al pagamento dei diritti d'insinuazione, i quali sono percepiti per le traslazioni di proprietà e aperte per atti tra vivi. Chi eredita in Sardegna per un valore di lire 100,000 è in pari condizione di chi eredita egual somma in terraferma; ambedue gli eredi arricchiscono per una somma eguale in forza della legge la quale compartisce loro eguali diritti all'eredità e la medesima protezione alle cose acquistate. Quindi devono egualmente sopportare il tributo che viene imposto sulle successioni, niun riguardo avuto ad altre circostanze estranee all'acquisto dell'eredità o del legato.

Allorquando si discusse altra volta in questa Camera il presente articolo, si disse che la Sardegna paga bensì una somma minore di tributo prediale in confronto della terraferma, ma che è gravata dalle decime e da altri pesi, come è quello derivante dalle associazioni alle compagnie baracellarie, decime e pesi che in Piemonte non si sopportano; e per questo motivo la Camera inclinò e non fa sopportar alla Sardegna questa tassa finchè il tributo prediale sia colà meglio riordinato.

Ma occorre a tal riguardo osservare che la tassa sulle successioni si vuole ora imporre sul valore venale delle proprietà; epperò i pesi che gravitano sulla medesima, quali sono le decime e le assicurazioni baracellarie, siccome ne diminuiscono il valore, così la tassa di successione non colpisce salvo ciò che, detratto i pesi, costituisce il valore realmente pervenuto all'erede od al legatario, e cade a fronte di questo riflesso ogni considerazione fondata sul pagamento delle decime e sulle assicurazioni baracellarie.

Per questo motivo non può esistere ineguaglianza di trattamento per le tasse delle successioni fra la Sardegna ed il Piemonte, quantunque vi fosse, per ipotesi, disuguaglianza nelle altre imposte che colpiscono la proprietà stabile.

Se in Piemonte i fondi stabili hanno un maggior valore, perchè non pagano decime ed assicurazioni, pagano in ragione del valore medesimo.

Se in Sardegna i fondi stabili hanno minor valore venale a causa delle decime ed assicurazioni, la tassa di successione essendo raggugliata su questo valore, sarà tanto minore.

Per queste ragioni il Governo non può astenersi dall'instare presso la Camera affinchè usi uguale trattamento nell'applicazione di questa legge, e che per gli acquisti che si fanno a titolo ereditario in Sardegna, non solo di proprietà stabile, ma anche di mobili (in ordine ai quali non ponno neppur farsi le obiezioni or ora esposte) si paghi quel tanto che si paga in Piemonte per eguale traslazione di proprietà egualmente tutelata dalla società che percepisce il tributo.



— 2001 —

## TORNATA DEL 26 APRILE 1851

**BARTOLOMEI.** Faccio osservare al signor presidente che non siamo più in numero.

**PRESIDENTE.** La Camera è ancora in numero. Sottopongo alla sua approvazione la prima parte di questo articolo, cioè quale venne votata dal Senato.

(La Camera approva.)

Ora pongo ai voti la seconda parte, cioè l'aggiunta proposta dalla Commissione.

(La Camera approva.)

Pongo ai voti l'intero articolo 29.

(La Camera approva.)

Ora si procede alla votazione sul complesso di questo progetto di legge per scrutinio segreto.

Risultamento dello squittinio.

Presenti e votanti..... 106

Maggioranza..... 54

Voti favorevoli..... 91

Voti contrari..... 14

(La Camera approva.)

La seduta è sciolta alle ore 5 e 3/4.

*Ordine del giorno per la tornata di lunedì :*

1° Discussione del progetto di legge per una tassa annuale sui corpi morali e manimorte;

2° Discussione del bilancio passivo dell'azienda delle gabelle per l'anno 1851.

## TORNATA DEL 28 APRILE 1851

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE CAVALIERE PINELLI.

**SOMMARIO.** *Atti diversi — Relazione sul progetto di legge sullo stato degli ufficiali — Relazione del ministro delle finanze sulle modificazioni introdotte al capitolato per la corrispondenza postale in Sardegna — Discussione del progetto di legge modificato dal Senato, per una tassa sui corpi morali, e sulle manimorte — Questioni sulla competenza del Senato nelle leggi di finanza — Opinioni dei deputati Valerio Lorenzo, Sulis, Sineo, Farina Paolo, Bon-Compagni, Cadorna, Menabrea ed Asproni — Cambiamento di Presidenza — Spiegazioni ed opinioni del deputato Pinelli — Osservazioni e ordine del giorno motivato del ministro dell'interno — Repliche dei deputati Farina Paolo, Valerio Lorenzo e Pinelli — Emendamento di quest'ultimo all'articolo 1.*

La seduta è aperta alle ore 2 pomeridiane.

**ARNULFO,** segretario. Dà lettura del processo verbale della tornata precedente.

**PRESIDENTE.** La Camera non essendo in numero, si procede all'appello nominale.

(Questo viene interrotto, dacchè sorvengono deputati a comporre il numero legale.)

La Camera essendo ora in numero, sottopongo alla sua approvazione il processo verbale della tornata precedente.

(La Camera approva.)

**ATTI DIVERSI.**

**PRESIDENTE.** Il signor Petitti luogotenente di vascello di prima classe, fa omaggio alla Camera di 180 esemplari di una sua memoria *Sulle pensioni di ritiro ai militari della R. marina.*

Saranno distribuiti ai signori deputati.

Se vi hanno relazioni di Commissioni in pronto do la parola ai relatori;

**RELAZIONE SUL PROGETTO DI LEGGE  
SULLO STATO DEGLI UFFICIALI.**

**PETITTI,** relatore. Ho l'onore di deporre sul banco della Presidenza la relazione sul progetto di legge sullo stato degli ufficiali. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 545.)

**PRESIDENTE.** Questa relazione sarà stampata e distribuita.

**CAVOUR,** ministro di marina, agricoltura, commercio e finanze. Domando la parola per una comunicazione.

**PRESIDENTE.** La parola è al signor ministro per una comunicazione.

**MODIFICAZIONI AL CAPITOLATO PER LA CORRISPONDENZA POSTALE CON LA SARDEGNA.**

**CAVOUR,** ministro di marina, agricoltura, commercio e finanze. Coerentemente alla determinazione presa dalla Camera nella tornata di sabato intorno al progetto di legge per l'approvazione dell'appalto relativamente alla corrispondenza

postale colla Sardegna, il Ministero è addivenuto a nuove trattative col signor Rubattino, il risultato delle quali ho l'onore di riferire ora alla Camera. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 777.)

**PRESIDENTE.** La Camera dà atto al signor ministro di questa comunicazione. Essa sarà stampata e distribuita.

**ASPRONI.** Siccome questa legge fu già molto discussa, e non si tratta più che di un articolo sul quale tutti siamo d'accordo, io proporrei chesi passasse subito all'approvazione della medesima.

**PRESIDENTE.** Per seguire gli antecedenti della Camera, bisogna che queste nuove modificazioni siano stampate e distribuite.

#### DISCUSSIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PER UNA TASSA ANNUALE SUI CORPI MORALI, E SULLE MANIMORTE.

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca la discussione del progetto di legge per una tassa annuale sui corpi morali, manimorte, stato emendato dal Senato. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 387.)

La discussione generale è aperta.

(Nessuno domanda la parola.)

Nessuno chiedendo la parola, interrogo la Camera se intenda che si proceda alla discussione degli articoli.

(La Camera assente.)

L'articolo 1, quale venne modificato dal Senato, è concepito ne' seguenti termini:

« Le divisioni e le provincie, i comuni, gli istituti di carità e di beneficenza, le fabbricerie, ed altre amministrazioni delle chiese, i benefici ecclesiastici e le cappellanie anche laicali, le casse religiose, i seminari, le confraternite, le pie associazioni di esercenti arti o mestieri, gl' istituti religiosi dei culti tollerati, ed ogni altro corpo o stabilimento di mano morta pagheranno, a cominciare dal 1° gennaio 1851, un'annua tassa corrispondente ad una parte aliquota del reddito che ritraggono da beni stabili, da capitali, da rendite fondiarie o da censi.

« Nel computo di detto reddito non si comprenderanno le rendite sul debito pubblico dello Stato. »

**VALERIO LORENZO.** Domando la parola.

**PRESIDENTE.** La parola è al signor Valerio.

**VALERIO LORENZO.** Io non entrerò nella questione generale, poichè mi viene detto essere già stata chiusa. Debbe forse attribuirsi alla mia disattenzione, se non intesi quando il signor presidente interrogò la Camera sulla medesima.

Io credo però che, prima di ammettere delle modificazioni introdotte dal Senato in un progetto di legge di imposte già da esso votato, la Camera dei deputati della nazione debba ben pesare il proprio voto. Ora è trascorso appena un giorno che in una questione perfettamente identica a quella che oggi sorge sul proposito di questo progetto, una Commissione, la quale contava nel suo seno, come è naturale, una maggioranza tolta dalla maggioranza della Camera, la quale aveva per relatore un membro della maggioranza medesima, propose che in fatto di imposte le modificazioni portate da un'altra parte del Parlamento non venissero accettate, e ciò, oltre alle ragioni per le quali la Camera aveva creduto di formulare in un dato modo il progetto di legge, anche per una serie di altri delicati argomenti che stimava prudente di non addurre. E la Camera col suo voto sanciva questa sentenza. Ora gli stessi delicati argomenti si presentano nella questione che

stiamo trattando: se la Camera dei deputati lasciasse stabilire come principio parlamentare, che nelle questioni di imposte e di bilanci l'altra parte del Parlamento venisse interamente parificata ad essa, io credo che ne sarebbe travolto il sistema politico dal quale vengono rette le cose della nostra pubblica amministrazione.

Io non andrò a far ricerca nella storia, o negli altri Parlamenti, di argomenti onde comprovare il mio assunto. Mi servirò solo di un esempio somministratoci dalla presente Sessione, per mostrare il pericolo gravissimo cui andrebbe incontro la Camera, ove si adattasse ad entrare in questa linea di azione.

Quando dalla parte, ove io seggo, veniva chiesto che i bilanci fossero consentiti da una sola legge, la Camera, per argomenti di urgenza, che sono sempre i più pericolosi, accettava una formola, per mezzo di cui ciaschedun bilancio venisse approvato per legge. Con questa, in apparenza, semplice votazione, essa parificava completamente, almeno per la presente Sessione, l'azione della Camera dei deputati, di coloro i quali rappresentano essenzialmente i contribuenti, di coloro cui venne dalla nazione affidato il mandato di consentire le imposte, e di controllare l'applicazione dei denari che vengono ad uscire dalla borsa dei paganti; parificava, dico, quest'azione a quella dell'altra parte del potere costituzionale.

Ora, che cosa ne è avvenuto? Ne avvenne per l'appunto quello che io inutilmente profetizzava in allora, ed è che l'applicazione di questi medesimi bilanci si è fatta impossibile.

Noi abbiamo oramai percorso cinque mesi di una importante Sessione. Ognun vede come, per quanto sia grande lo zelo di cui sono animati i rappresentanti della nazione, non sia possibile che questa Sessione venga ancora di molto prolungata.

Ora, che cosa ha fatto l'altra parte del Parlamento, a cui vennero rinviati i bilanci che la Camera con tanta fatica ha approvati? Nessuno di quei bilanci venne peranco da quella approvato, cosicchè egli è ormai evidente che, venendosi a prorogare, quand'anche ciò non fosse che per due mesi, l'attuale Sessione, i bilanci approvati dalla Camera dei deputati non potranno essere votati e consentiti dall'altra parte del Parlamento, perchè, ove da quella parte si facciano modificazioni, per cui sia richiesto il rinvio alla Camera dei deputati, ecco resa inutile l'opera che ha occupato la maggior parte del nostro tempo e delle nostre fatiche, ed eccoci di nuovo perfettamente ricondotti nel provvisorio, ricondotti a quel sistema di cose che ciascuno di noi, a qualunque parte di questa Camera appartenga, riprova altamente, e da cui vorrebbe con ogni sua forza uscire; eccoci ricacciati in tale condizione di cose, per cui non solo non abbiamo bilanci approvati pel 1851, ma ancora per una quasi evidente necessità dovremmo passare anche il 1852 senza bilancio normale. (*Sensazione*)

Ora, se una concessione fatta dietro argomento di urgenza dalla Camera dei deputati, nella quale veniva a parificare a se stessa l'altra parte del Parlamento, ha prodotto tali e tanti disagi, quali altri danni non produrrebbe una questione d'imposta, se essa si privasse di un solenne suo diritto, e concedesse ad un potere, il quale è essenzialmente potere politico, il quale è una diramazione del potere regio, le stesse facoltà che la natura stessa delle cose, se non perfettamente la lettera dello Statuto, ha concesso ai soli rappresentanti della nazione? (*Movimento*)

Io non credo, che tra le modificazioni portate dal Senato al progetto di legge di cui stiamo trattando, ve ne siano



## TORNATA DEL 29 APRILE 1851

PRESIDENZA DELL'AVVOCATO GASPARE BENSO VICE-PRESIDENTE,  
 INDI DEL PRESIDENTE CAVALIERE PINELLI.

**SOMMARIO.** *Atti diversi* — Il ministro delle finanze presenta un decreto regio con che è ritirato il progetto di legge per una tassa annua sui corpi morali, e sulle manimorte — *Votazione ed approvazione del progetto di legge per l'appalto della corrispondenza postale colla Sardegna* — *Discussione del bilancio passivo dell'azienda generale delle gabelle per l'esercizio del 1851* — *Osservazioni dei deputati Salmour, ed Angius relative alle saline della Sardegna* — *Spiegazioni del ministro delle finanze* — *Repliche del deputato Angius, e osservazioni in proposito dei deputati Decandia, Sulis, Ricci Vincenzo, relatore, e Bartolomei* — *Relazione sul progetto di legge sui cumuli di stipendi, e d'impieghi* — *Appello nominale* — *Parole di richiamo del presidente.*

La seduta è aperta alle ore due pomeridiane.

**ARNULFO**, segretario, dà lettura del processo verbale della tornata precedente, ed espone il seguente sunto delle petizioni ultimamente presentate alla Camera:

3797. Odenino Gaspare, segretario e procuratore generale del signor marchese Lucerna di Rorà, e Panizza Gioachino, procuratore del signor Mannati, presentano osservazioni tendenti a far modificare il progetto d'ingrandimento della città di Torino fuori Porta Nuova, affinché la Commissione incaricata dell'esame della legge relativa le prenda in considerazione.

3798. Rossi Giuseppe, antico militare, chiede gli siano corrisposte le paghe di cui è ancor creditore per i servizi prestati alla Francia, od una qualche altra ricompensa.

**PRESIDENTE.** La Camera non essendo ancora in numero si procede all'appello nominale.

*(Questo viene interrotto, dacchè sorvengono deputati a comporre il numero legale.)*

Essendo ora in numero la Camera, sottopongo alla sua approvazione il processo verbale della tornata precedente.

*(La Camera approva.)*

### ATTI DIVERSI.

**PRESIDENTE.** L'intendente generale della divisione amministrativa di Novara, a nome del Consiglio divisionale di quel circondario, fu omaggio alla Camera di 210 esemplari degli atti del medesimo nelle due Sessioni dell'anno 1850.

Il deputato Chiarle chiede un congedo di 30 giorni.

*(La Camera accorda.)*

L'ordine del giorno reca il seguito della discussione sul progetto di legge per una tassa annuale sui corpi morali, manimorte.

**CAVOUR**, ministro di finanze, marina, agricoltura e commercio. Domando la parola per una comunicazione (*Movimento d'attenzione.* — Udite! udite!)

**PRESIDENTE.** La parola è al signor ministro per una comunicazione.

### RITIRO DEL PROGETTO DI LEGGE PER UNA TASSA SUI CORPI MORALI E SULLE MANIMORTE.

**CAVOUR**, ministro delle finanze, marina, agricoltura e commercio. Ho l'onore di dar comunicazione alla Camera del seguente decreto reale sotto data di questa mane:

« Sulla proposta del nostro ministro segretario di Stato incaricato del portafoglio del Ministero delle finanze.

« Abbiamo ordinato ed ordiniamo:

« Il progetto di legge presentato alla Camera dei deputati per l'imposizione d'un'annua tassa sui corpi morali, manimorte, sarà ritirato. (*Movimento prolungato*)

« Il nostro ministro suddetto è incaricato dell'esecuzione del presente. ecc. »

**PRESIDENTE.** La Camera dà atto al signor ministro delle finanze di questa comunicazione. (*Conversazioni generali*)

*(Il vice-presidente Benso Gaspare cede il seggio presidenziale al presidente Pier Dionigi Pinelli.)*

Presidenza del presidente cavaliere PINELLI.

**CAVOUR**, ministro delle finanze, d'agricoltura, commercio e marina. Pregherei la Camera a voler prendere tosto ad esame quelle modificazioni che sono state apportate al capitolato per l'appalto della corrispondenza postale colla Sardegna, affine di non ritardare maggiormente questa operazione così vivamente desiderata.

### ADOZIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PER LA CORRISPONDENZA POSTALE COLLA SARDEGNA.

**PRESIDENTE.** Consulto la Camera se intende occuparsi presentemente delle modificazioni fatte al capitolato accennato dal signor ministro del commercio. (*Vedi vol. Documenti, pag. 777*)

*(La Camera assente.)*

Do lettura della nota, portante tali modificazioni:

« In seguito al voto emesso alla Camera dei deputati nella seduta del giorno 26 aprile corrente, venne di comune accordo tra il Ministero di marina, agricoltura e commercio, e il signor Raffaele Rubattino, soppresso l'articolo 20 del suddetto capitolato, mediante l'aumento di lire diecimila alla sovvenzione stabilita al primo alinea dell'articolo 18, rimanendo perciò fissata la somma complessiva d'appalto, di cui all'ultimo alinea del suddetto articolo 18, in lire 250 mila.

« Rimane pure modificato il secondo periodo della seconda avvertenza apposta sotto la tariffa dei passeggeri l'eccedente del bagaglio dei viaggiatori, quale paragrafo resterà così

concepito: *Il dappiù pagherà in ragione di tariffa come le merci.*

« Sono aggiunte alla nomenclatura dei generi descritti nella categoria 6 della tariffa di nolo per le merci, le parole: *pesci secchi, salati, e sott'olio.*

« La presente nota di modificazioni s'intenderà formar parte integrante della sottomissione del signor Raffaele Rubattino in data 22 marzo ultimo scorso »

La discussione generale è aperta.

(Nessuno domanda la parola.)

Nessuno chiedendo la parola, interrogo la Camera se intende dichiarare chiusa la discussione, generale, e quindi procedere tosto alla discussione degli articoli del progetto di legge per l'approvazione di questo capitolato.

(La Camera assente.)

L'articolo 1 è così concepito:

« Il Governo del re è autorizzato ad accettare la sottomissione del signor Raffaele Rubattino direttore della società dei piroscafi mercantili nazionali, stabilita in Genova sotto la ditta *Raffaele Rubattino e compagnia* da esso presentata al ministro di marina il giorno 22 marzo 1851. »

(La Camera approva.)

« Art. 2. È aperto sul bilancio della marina un credito di lire *centoventicinque mila* per sopperire alla sovvenzione da corrispondersi alla suddetta società per l'ultimo semestre del corrente anno. »

(La Camera approva.)

« Art. 3. La categoria 13 della corrispondenza postale del bilancio della marina 1851 sarà ridotta di lire 30 mila, e quella 24, articolo 10, *materiali diversi*, di esso bilancio, di lire 90 mila, nella quale sarà fatta la deduzione del valore del quantitativo di carbon fossile che fosse dalla regia marina ceduto all'impresa. »

(La Camera approva.)

Si procede alla votazione del complesso di questo progetto di legge per scrutinio segreto.

Risultamento della votazione:

Presenti e votanti . . . . .	416
Maggioranza . . . . .	59
Voti favorevoli . . . . .	406
Voti contrari . . . . .	10

(La Camera approva.)

#### DISCUSSIONE DEL BILANCIO PASSIVO DELL'AZIENDA DELLE GABELLE PER L'ANNO 1851.

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno porta la discussione del bilancio passivo dell'azienda gabelle per l'anno 1851. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 185.)

Dichiaro aperta la discussione generale.

La parola è al deputato Salmour.

**SALMOUR.** Imprendo a parlare sopra il bilancio delle gabelle per sottoporre alla saviezza vostra, o signori, alcune osservazioni sopra la produzione del sale che mi sembrano di alto momento pel demanio pubblico, e di grandissimo interesse ad un tempo per la Sardegna, alla quale io deggio l'alto onore di potervela qui oggi sottoporre.

Mi eccitano segnatamente a chiamare la vostra attenzione sopra questo argomento due annotazioni, l'una alla pagina 9 della relazione della Commissione, l'altra alla pagina 15 del bilancio.

E in vero, vedendo, dall'un canto porsi in campo dal relatore della Commissione la convenienza di rendere affatto libero il commercio del sale, assoggettandolo semplicemente ad un dazio d'introduzione di 20 lire per quintale decimale, dall'altro senza alcuna riserva proporsi dal Governo la rinnovazione del contratto coi salinieri francesi, non più, come per lo passato, per una sola parte, ma sibbene per tutta quanta la provvista del sale necessario alla consumazione del continente, io credo debito mio il non lasciare inosservate queste due annotazioni ed il sorgere ad oppugnare i due sistemi in esse enunciati, perchè li reputo entrambi dannosi, non solo alla Sardegna, ma a tutto il regno, e tanto più pericolosi, in quanto che sono più seducenti per la facile loro attuazione.

Sebbene diversi nella loro applicazione, questi due sistemi informandosi di un medesimo principio, ch'io altamente ripudio, che non sia cioè conveniente nelle peculiari nostre condizioni, rinunciare alla produzione del sale indigeno, vista la sua insufficienza, è mestieri ch'io scenda ad alcuni particolari sopra questa produzione, affinché la Camera, in piena conoscenza di causa possa giudicare se a questo partito si debba appigliare, ovvero se maggiormente convenga l'eccitare e lo sviluppare in ogni modo la produzione di una derrata di cui il paese abbonda, anzichè renderci volonterosamente tributarii del forestiero.

Da una media desunta dall'ultimo decennio, il sale necessario al servizio annuale delle gabelle è di quintali decimali 323,010 così ripartiti.

Per la consumazione interna degli Stati continentali, quintali decimali . . . . .	277,010
Per la consumazione della Sardegna, quintali decimali . . . . .	57,500
Per le somministrazioni solite da farsi dalle gabelle al principato di Monaco, ed ai cantoni svizzeri, del Vallese e dei Grigioni . . . . .	8,500

Totale . . . . . 323,010

Per lo passato, cioè anteriormente al 1848, si provvedeva dalle gabelle a questo servizio per 415 circa con sale indigeno, e pel rimanente con sale comperato in Francia al prezzo di lire 1 90, dato nel porto di Genova.

Il sale indigeno era somministrato annualmente per la concorrente di quintali decimali 6600 dalla salina di Moutiers, e per quintali decimali 240,000 circa da quelle dell'isola di Sardegna.

Poco dirò della Salina di Moutiers, solo osservando che, mentre può darsi che in questi ultimi anni il suo prodotto sia stato annualmente di soli quintali decimali 5500, come lo asserisce il signor relatore della Commissione, dal quadro ch'io deporò al banco della Presidenza, di cui guarentisco l'autenticità, e che comprende 26 anni consecutivi, cioè dal 1820 a tutto il 1846, la media annua della produzione della salina di Moutiers fu:

Sale bianco, quintali decimali . . . . .	6,544 35
Sale rosso " " . . . . .	237 47
Solfato di soda " " . . . . .	182 11

Per la produzione di questi 6600 quintali circa di sale, si richiedono 660,000 quintali decimali della sorgente salata, la quale per il fatto dell'evaporazione nelle fabbriche di graduazione giunta a 17 gradi, si trovano ridotti a soli quintali decimali 41,052 d'acqua, i quali sottoposti ad altra evaporazione nelle caldaie, si riducono a 6600 quintali decimali di clorato di sodio o sale comune, ed a 1375 quintali decimali di solfato di calce e di soda, e di solfato e muriato di magnesia.



[Torna all'indice](#)

## I protagonisti



Vittorio Emanuele II

"L'Illustrazione Italiana", 8 giugno 1884



## Umberto I

"L'Illustrazione Italiana", 22 aprile 1893  
(numero speciale per le nozze d'argento XXII aprile MDCCCXCIII)





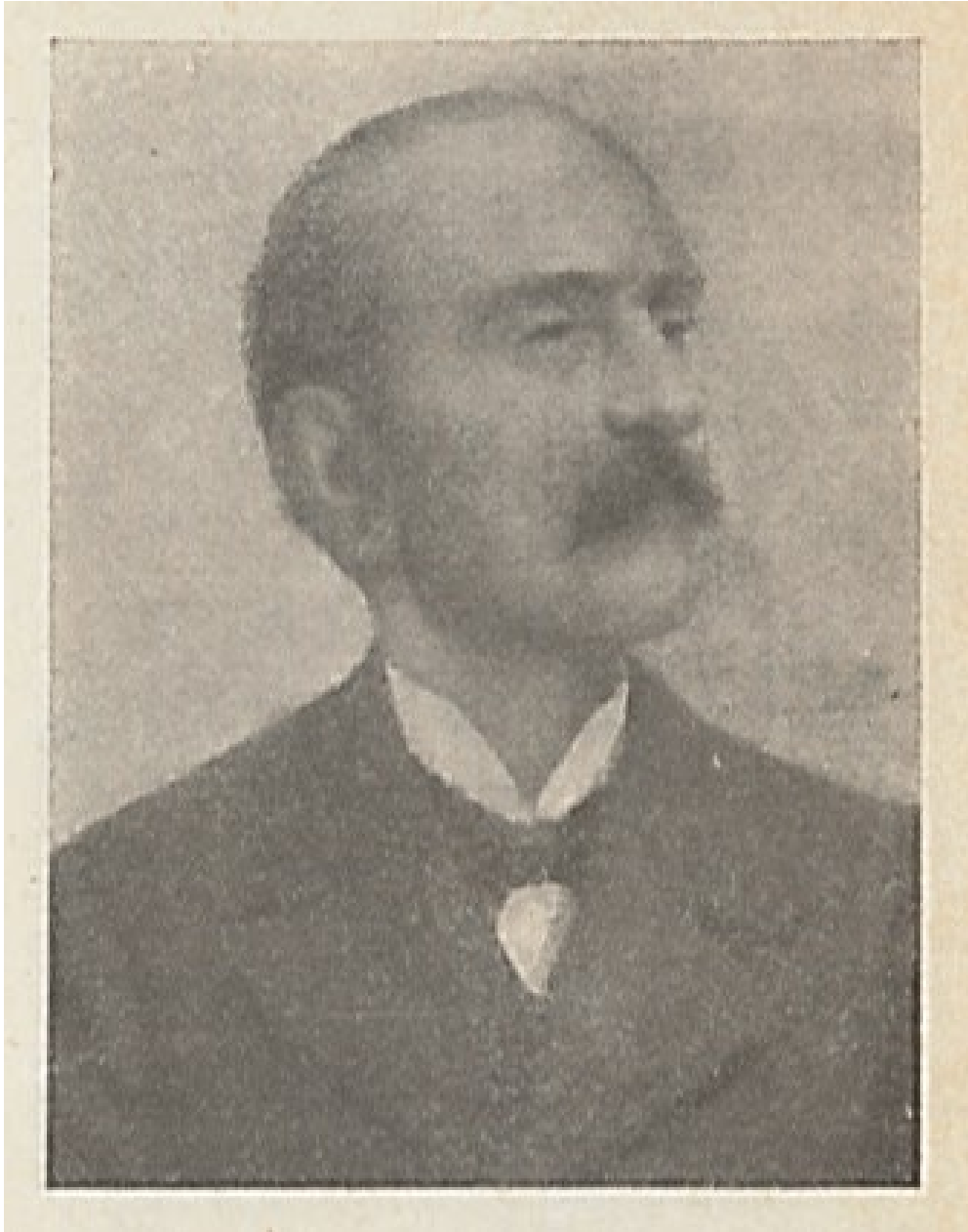
Urbano Rattazzi

Giuseppe Saredo, *Urbano Rattazzi*,  
Torino, Unione tipografico-editrice, 1861



Agostino Depretis

"L'Illustrazione Italiana", 22 novembre 1885



Francesco Paìs Serra

*I 508 deputati al Parlamento per la XXIV legislatura: elezioni generali del 26 ottobre-2 novembre 1913, le prime a suffragio universale: biografie e ritratti, con due indici alfabetici, Milano, Treves, 1914*



Giorgio Asproni

*Giorgio Asproni e il suo diario politico: atti del convegno internazionale: Cagliari, 11-13 dicembre 1992, Cagliari, CUEC Editrice, 1994*



Il deputato Ricasoli Bettino chiede un mese di congedo.  
(È accordato.)

Il deputato Abatemarco domanda gli sia prolungato il congedo di due mesi.

(È accordato.)

Il deputato Ginori-Lisci domanda un prolungamento di congedo fino a tutto il 15 marzo.

(È accordato.)

L'onorevole Picone, deputato di Girgenti, domanda che sia accettata la sua demissione.

(È accettata.)

Invito i signori deputati a volere, giusta la proposta del deputato Sanguinetti, riunirsi negli uffizi per procedere alla costituzione degli uffizi stessi.

La seduta è sciolta alle ore 4.

*Ordine del giorno per la tornata di domani:*

Discussione dei progetti di legge:

1° Servizio postale e commerciale nel Mediterraneo e nell'Adriatico;

2° Privativa dei sali e tabacchi.

## TORNATA DELL'8 MARZO 1862

PRESIDENZA DEL CAVALIERE ANDREUCCI, VICE-PRESIDENTE.

**SOMMARIO.** *Relazioni sui disegni di legge sulle opere pie, e per modificazioni alla legge sull'amministrazione provinciale e comunale. — Discussione generale dello schema di legge per la concessione di un servizio postale nel Mediterraneo e nell'Adriatico — Spiegazioni ed avvertenze del ministro pei lavori pubblici — Osservazioni e proposta sospensiva del deputato Susani — Schiarimenti del deputato Peruzzi — Cenni in favore del deputato Bixio — Risposta del ministro suddetto e del relatore Conti — Osservazioni del deputato Michelini — Il deputato Bixio svolge altre considerazioni contro la proposta sospensione — Chiusura della discussione generale. — Presentazione di cinque disegni di legge del ministro per gli affari esteri: Trattato di commercio colla Porta Ottomana; Spesa per il riscatto del dazio di Stade, secondo convenzione coll'Annover; Applicazione a tutti i nazionali della legge consolare 15 agosto 1858, con modificazioni; Convenzione postale colla Svizzera; esercizio della giurisdizione consolare in Levante. — Domanda del deputato Bruno circa il bacino di carenaggio a Palermo — Risposta del ministro pei lavori pubblici, e schiarimenti del deputato Peruzzi.*

La seduta è aperta all'una e mezzo pomeridiane.

**NEGROTTI**, segretario, legge il processo verbale della tornata precedente, che è approvato.

**GIGLIUCCI**, segretario, espone il seguente sunto di petizioni:

8039. Il municipio e molti cittadini di Legnano e le rappresentanze di 40 comuni dei mandamenti di Luvino, Somma, Cuvio, Varese, Tradate, Arcisale, Appiano e Maccagno fanno piena adesione alla petizione 7995 concernente la strada ferrata Gallarate-Varese-Luvino.

8040. La Giunta municipale di Torino, provincia di A-bruzzo Citeriore, nel presentare i titoli comprovanti l'acquisto fatto nel 1604 dal monastero di San Giovanni in Venere di molti fondi lungo la sponda destra del fiume Sangro e il diritto di passaggio sulla scofa nel detto fiume, dichiarasi disposta a cederli per i lavori della ferrovia mediante equa indennizzazione a norma di legge.

8041. Il gonfaloniere di Pian Castagnaio, prefettura di Siena, trasmette una deliberazione del Consiglio municipale diretta ad ottenere un aumento territoriale ad oggetto che il comune possa colle tenui sue rendite far fronte ai bisogni di quella popolazione.

8042. Morrone Rosa, di Napoli, vedova di Luigi Defortis,

destituito per motivi politici nel 1820 da ufficiale di tesoreria, domanda un pronto annuo sussidio.

**RELAZIONI SUI PROGETTI DI LEGGE: 1° SULLE OPERE PIE; 2° MODIFICAZIONI ALLA LEGGE PROVINCIALE E COMUNALE.**

**GIGLIUCCI**. A nome del relatore della Commissione, l'onorevole Minghetti, ho l'onore di presentare alla Camera la relazione sul progetto di legge sulle opere pie.

**BON-COMPAGNI**, relatore. Ho l'onore di deporre sul banco della Presidenza la relazione sul progetto di modificazioni all'amministrazione provinciale e comunale.

**PRESIDENTE**. Verranno stampate e distribuite.

**ATTI DIVERSI.**

**PRESIDENTE**. La Camera non essendo in numero, si procederà all'appello nominale.

(Segue l'appello nominale, che è interrotto.)

La Camera trovandosi adesso in numero, accordo facoltà di parlare al deputato Capone.

## TORNATA DELL'8 MARZO

**CAPONE.** Prego la Camera d'accordare l'urgenza alla pe-  
tizione 8037.

(È dichiarata d'urgenza.)

**PRESIDENTE.** Il deputato Cesare Napoletano scrive scu-  
sandosi di non aver ancora potuto recarsi nel seno della Ca-  
mera, perchè incaricato dell'organizzazione della guardia  
nazionale del circondario di Noto.

**DISCUSSIONE DELLO SCHEMA DI LEGGE PER CON-  
CESSIONE DI UN SERVIZIO POSTALE NEL MEDI-  
TERRANEO E NELL'ADRIATICO.**

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno porta la discussione  
del progetto di legge relativo alle convenzioni per la con-  
cessione del servizio postale e commerciale nel Mediterraneo  
e nell'Adriatico.

Il signor ministro pei lavori pubblici accetta le modifica-  
zioni proposte dalla Commissione?

**DEPRETIS, ministro pei lavori pubblici.** Il Ministero  
accetta in massima il progetto di legge quale venne prece-  
dentemente concordato tra i concessionari, la Commissione  
ed il Ministero; non debbo però dissimulare alla Camera una  
avvertenza.

Ieri essa ha sentito a parlare d'economia; ora io dirò  
francamente che in taluna delle linee che sono contemplate  
in questo progetto, se mai la Camera crederà d'introdurre  
qualche risparmio, io non mi vi opporrò con troppa insi-  
stenza.

Le poche modificazioni che il Ministero aveva in pensiero  
d'introdurre nella legge furono accettate dalla Commissione  
e dalle parti. Se si crederà nella discussione di discuterne  
qualche altra, si vedrà se sarà il caso di ammetterla. Del re-  
sto, ripeto, il Ministero non ha obiezione da fare a questo  
progetto di legge.

Se il presidente poi me lo permette, io aggiungerei anche  
qualche parola sopra un progetto di formare una compagnia  
di navigazione, sul quale l'onorevole mio antecessore, l'ono-  
revole deputato Peruzzi, occorrendo, saprà dare qualche  
maggior spiegazione.

È pervenuta ieri l'altro a sera al Ministero un'istanza di  
una persona che appare rappresentante di una progettata  
grande compagnia di navigazione. Un'istanza simile era stata  
presentata all'onorevole Peruzzi, il quale aveva risposto alla  
dimanda di assecondare questo grandioso progetto con una  
lettera nella quale diceva che prima di esaminare la propo-  
sta voleva che si adempissero certe condizioni.

A dir vero queste condizioni, che saviamente l'onorevole  
mio antecessore richiedeva prima di esaminare questa pro-  
posta, non furono adempiute; ond'io rimasi perplesso se  
fosse cosa di tal natura da doverne intrattenere la Camera.  
Ma siccome questo progetto ha ottenuto al suo nascere l'ap-  
poggio morale di personaggi ragguardevolissimi e onoran-  
dissimi, e con lo stesso si viene a proporre una riduzione del  
sussidio annuo che il Governo dovrebbe pagare, ed anche si  
viene a proporre l'abbandono delle anticipazioni che il Go-  
verno fa onde aiutare le compagnie nella loro formazione,  
così io credetti conveniente di farne parola alla Camera.

**PRESIDENTE.** Do lettura del progetto secondo è stato  
modificato dalla Commissione:

« Art. 1. Per la concessione dei servizi postali marittimi  
sono approvate, colle modificazioni introdottevi, le seguenti  
convenzioni annesse alla presente legge:

« 1° Convenzione in data del 21 novembre 1861, ed annesso  
quaderno d'onori, stipulato tra i ministri dei lavori pub-  
blici e delle finanze e il signor cavaliere Raffaele Rubattino;

« 2° Convenzione in data del 3 dicembre 1861 tra i ministri  
predetti ed i signori cavaliere Gattardo Accossato e Lodovico  
Peirano e compagnia col quaderno d'onori annesso.

« Art. 2. Sarà provveduto con ispeciali stanziamenti sul bi-  
lancio passivo dell'anno corrente e dei successivi per l'a-  
dempimento delle condizioni accennate negli articoli 1 e 2  
di queste due convenzioni. »

Mi dispenso per ora di dar lettura delle convenzioni, col-  
l'espressa riserva di farlo poi in quelle parti che sarà ne-  
cessario, quando si procederà alla discussione particolare  
delle medesime.

Frattanto dichiaro aperta la discussione generale.

La parola spetta al deputato Susani.

**SUSANI.** Pigliando a parlare in questa occasione, io sento  
più che mai di non essere nell'argomento uomo speciale;  
ma, poichè agli uomini speciali molte volte si rimprovera  
di essere in questo sito fuori di luogo, io mi conforto che a  
molti questa mancanza ch'io sento non parrà ragione perchè  
mi dovessi tacere.

Il progetto di legge, sul quale oggi è chiamata l'attenzione  
della Camera, venivaci portato dal Ministero, il quale, a mio  
avviso, lo considerava da un punto di vista che io approvo.  
Sebbene si trattassè di tre separate convenzioni, pure il Mi-  
nistero presentava per quest'approvazione un solo progetto  
di legge. Che cosa voleva egli esprimere con questo? Voleva  
evidentemente esprimere come, sebbene fossero distaccate  
le convenzioni, pure il loro complesso era inteso a soddis-  
fare ad un bisogno unico, era inteso a provvedere ad un  
servizio che il Ministero, con una generalità d'intendimenti  
certo assai lodevole, credeva non si potesse scindere. Il  
progetto invece che vi venne sottoposto oggi dalla Commis-  
sione parmi abbia alquanto deviato da questa maniera di ve-  
dere che io altamente approvava, imperocchè delle tre con-  
venzioni, due sole la Commissione ne raccomanda alla Ca-  
mera perchè siano approvate, proponendovi tuttavia alcuni  
emendamenti.

Io non intendo ora di entrare a discutere delle singole  
modificazioni introdotte dalla Commissione; il luogo a ciò  
verrà propriamente quando si discuterà degli articoli, im-  
perocchè io penso che la discussione generale sulla legge  
non abbia a pregiudicare la discussione e l'esame dei sin-  
goli capitoli, dei singoli quaderni d'onori.

Mi limiterò dunque ad esporre alcune considerazioni ge-  
nerali, le quali mi sembrano abbastanza importanti perchè  
la Camera possa sopra di esse fermarsi prima di passare alla  
discussione degli articoli.

Io so, anzi, più che sapere, sento meglio di quello che al-  
cuno potesse credere, quanta sia l'importanza per la nazione  
di avere un potente sviluppo della marina mercantile a va-  
pore; io so quanto la marina mercantile sia indispensabile  
allo sviluppo della marina militare; ma quanto più io sento  
questa verità, tanto più son tratto a chiedere a me stesso se  
l'attuale progetto soddisfi alle esigenze di coloro i quali am-  
mettono la verità di questo incontrastabile principio, ed io  
veramente sarei condotto a doverne dubitare.

La marina nazionale da guerra in che cosa principalmente  
si avvantaggia della marina mercantile, o signori? Ella si  
avvantaggia innanzi tutto da ciò che vi hanno nel paese uo-  
mini atti a riempire i quadri della forza indispensabile per  
l'armamento dei vascelli, e si avvantaggia da ciò che, cre-  
scendo il numero dei capitani della marina mercantile, si

faciliterà sempre più anche per noi il ricorrere a questi uomini capaci ed sperimentati nei momenti di straordinario bisogno.

Ciò faciliterà anche a noi lo imitare il glorioso esempio datoci testè dall'Inghilterra, la quale, un giorno avendo creduto potesse venire l'eventualità d'una guerra oltre mare coll'America del Nord, ha in poche ore veduto le file degli ufficiali della sua marina da guerra portentosamente ingrossarsi al primo appello fatto da quell'ammiragliato agli ufficiali della marina mercantile.

Ma di un'altra cosa ha, e forse non meno, bisogno la marina guerresca. Essa domanda dagli stabilimenti della marina mercantile aiuto pei trasporti, aiuto per le costruzioni, aiuto per le urgenti riparazioni dalle avarie. La Francia e l'Inghilterra egli è principalmente nell'intendimento di provvedere a questo bisogno che hanno sovvenuto le linee di navigazione a vapore private.

Io invano ho cercato, nelle attuali convenzioni, cose le quali accennino al soddisfacimento di alcuni tra questi, certo non trascurabili nostri bisogni. Perchè non si è posta condizione di sorta che le navi, le quali debbono servire a questi armatori, vengano, dopo un certo tratto di tempo almeno, costrutte in paese? Perchè non si è chiesto (eppure si poteva) che le macchine, le quali serviranno a questi piroscafi, vengano, entro certi limiti almeno, costrutte nel nostro paese?

Signori, io so che la marina militare si troverà provvoluta di potenti mezzi di costruzione quando sarà attivato l'arsenale della Spezia; ma io non credo che si abbia ad aspettare a provvedere che quell'opera sia compiuta, che quell'arsenale sia in istato di funzionare. Io non credo poi che, quando quell'arsenale sarà fatto, la marina nazionale italiana possa credere mai di trovarvi tutto quello che le abbisogna, cosicchè potesse giammai prescindere dal contare sopra il concorso della marina mercantile. Infatti io veggo che nell'America, ed in Inghilterra soprattutto, dove giganteschi sono gli stabilimenti della marineria da guerra, le più importanti opere moderne furono costrutte dagli'imprenditori delle costruzioni private.

Io sono atterrito, o signori, quando debbo dire a me stesso che se domani si rompesse l'albero dell'elice di una delle nostre principali navi, temo che nello Stato non vi sia un maglio che basti a ribadirlo; e se noi non potremo andare a Tolone od a Marsiglia od in un porto dell'Inghilterra, o se per andarvi dovremo passare innanzi ad una flotta nemica, dove ripareremo le avarie alle quali anche i vincitori si trovano esposti?

Il Governo francese, dopo aver fatto triste esperimento dell'inefficacia sua a provvedere a tutti i bisogni della navigazione postale, concluse nel 1851 una convenzione colla compagnia delle messaggerie nazionali allora, poscia imperiali. La società aveva per primo obbligo di provvedere in paese alla costruzione del proprio materiale.

Per ottenere quest'intento sono giustificati i sacrifici che quel Governo ha fatti e fa in pro di quella potente associazione. Ed essa infatti ha degnamente corrisposto all'aspettazione dell'Assemblea legislativa, la quale, dopo lungo dibattimento, ha accordati i sussidi principalmente in vista di quella necessità. E l'associazione vi ha soddisfatto quintuplicando il proprio materiale, vi ha soddisfatto creando uno degli arsenali più rimarchevoli di Francia.

E poichè, o signori, qui molte volte si è parlato, ed a ragione, dello sviluppo di una istituzione che noi abbiamo ad invidiare al primo nemico d'Italia, all'Austria, del *Lloyd* austriaco, permettete che anche in questo proposito io ricordi

che cosa ha fatto l'Austria pel *Lloyd*. Lo diceva alcuni giorni fa e lo ha ripetuto eloquentemente l'onorevole Bixio in quest'Assemblea, l'Austria non ha risparmiati sacrifici per rendere potente quell'associazione di privati navigatori. Ma l'Austria vi ha posta una condizione il giorno in cui le ha dato un sussidio. L'Austria ha voluto che il *Lloyd* montasse un arsenale proprio e là volle che si costruissero i suoi navigli; imperocchè essa pure comprese che non meno giova alla marina da guerra l'aver facilità di trasformare i piroscafi postali in navi onerarie di quello che sia il trasformare il costruttore per le navi pacifiche in costruttore di bellici strumenti.

Io so che molti in questa Camera altre volte hanno creduto che il sostenere cosiffatti principii facesse a pugno con certe teorie economiche, alle quali rendo omaggio, ma la cui soverchia ed illimitata applicazione io credo francamente essere dannosa allo sviluppo della potenza nazionale.

Quando io vedo un paese qual è il Belgio, il quale si trova certo in tali condizioni da non temere la concorrenza dell'industria straniera, porre per condizione che i materiali delle sue strade ferrate siano provveduti in paese, io dico che in verità non saprei perchè nell'occasione di questo contratto, in compenso di così gravi sacrifici, non si possano chiedere ed ottenere analoghe condizioni.

Io so che agli Italiani non mancherà slancio d'intraprendere cose le quali siano degne del loro passato e degne dell'avvenire al quale intendono; ma io so altresì come a riescire non basti il proposito, io so che nei principii si devono dagli'industriali superare grandissime difficoltà, e però io, il quale sono nemico della protezione propriamente detta, io credo che incomba al Governo di preparare la culla, di agevolare la vita di quelle industrie che sono ancora nelle fasce, quando lo sviluppo di esse importi allo sviluppo della potenza nazionale.

E invero la gravità dei sacrifici imposti da questa convenzione è tale che autorizza l'esigenza della quale io ho tenuto parola. Se occorra dimostrarlo, mi permetterà la Camera che io citi alcune poche cifre.

La Francia è certo in condizioni assai più adatte di ogni altra potenza, per istituire un paragone con noi, per ciò che ha tratto a queste industrie, e per non essere soverchiamente lungo mi restringerò a portare davanti alla Camera solo pochissime cifre sui contratti vigenti in Francia.

La Commissione nella sua relazione si è fermata a considerare il sussidio paragonato ad ogni lega percorsa in virtù del contratto, o, per dir meglio, ad ognuna delle leghe che il contratto vuole sieno indeclinabilmente percorse. Su di ciò nulla ho a dire; ma se noi facciamo il paragone in altra maniera, arriveremo facilmente ad alcuni risultati, i quali credo sieno fatti per colpire la mente di chiunque attenda a quest'argomento. Mi permetterò quindi di presentare le cifre sotto una forma che mi pare più adatta alla comune intelligenza.

Come io diceva, i contratti delle messaggerie in Francia datano dalla legge dell'8 luglio 1851. Furono a questa legge fatte successivamente varie modificazioni il 16 febbraio, il 3 e 9 agosto 1854, il 28 novembre del medesimo anno, e finalmente il 6 giugno 1857; furono per ultimo fatte quelle modificazioni le quali condussero il contratto a quel punto nel quale è oggigiorno. La convenzione contempla la navigazione del Mediterraneo, che ha sette linee, e la navigazione del mar Nero, che ne ha due. Sulla prima linea la società ha l'obbligo di percorrere in un anno 165625 leghe marittime; sulla seconda ne deve percorrere 22680.

In questo stesso contratto, oltre a molti vantaggi che qui non sono pattuiti a favore dei trasporti del Governo, è pattuito che il materiale debba essere costruito in paese. In un solo caso, s'io non erro, si è fatto eccezione per un certo numero di navi, delle quali s'è accordato l'acquisto, purchè fossero *francesate*, come dice il *cahier des charges*.

Se voi fate il conto dei diversi sussidi i quali sono accordati alle messaggerie nazionali per i servizi che ho ricordati, troverete che la spesa sostenuta dalla Francia pei servizi del Mediterraneo e del mar Nero somma a 4,776,118 franchi e 40 centesimi. Io ho voluto vedere a quanto ascenderà per noi la spesa dei contratti, i quali, considerati complessivamente, rappresentano il sistema messo innanzi dal Governo, e facilmente sono venuto al risultato. Aspetto di vedere una buona ragione per cui non si abbia da considerare oggi il contratto Florio, poichè credo che il ministro avesse perfettamente ragione quando volle vedere in queste tre convenzioni e in quella da Ancona ad Alessandria d'Egitto un tutto, considerando così tutto l'avvenire più vicino, quello che a lui era dato di sistemare, della nostra marineria mercantile a vapore.

Le convenzioni, le quali rappresenterebbero in questo modo il nostro servizio pel Mediterraneo e l'Adriatico, sono quattro: Florio, Rubattino, Accossato e Palmer. Il percorso in leghe voluto dai diversi quaderni d'oneri sarebbe di circa 244007 leghe, salvo errore; il sussidio il quale sarebbe dovuto dall'erario pubblico ascenderebbe a lire 6,521,187; veggio quindi che noi pagheremmo per questa navigazione una metà circa di più di quello che paga la Francia, la quale col suo sussidio, dando vita ad una sola potente società, ha ottenuto questo grandissimo risultato, che, mentre, come io aveva l'onore di dire, il percorso voluto dai contratti era di sole 188000 leghe marine, nell'anno ultimo, del quale io ho potuto vedere i resoconti, la società ne ha percorse effettivamente oltre a 300000.

Si dirà che le condizioni delle nostre coste sono diverse da quelle delle coste francesi, che noi abbiamo dovuto provvedere a dare sussidio per una navigazione a vapore di cabotaggio, la quale non era nelle esigenze francesi.

Ma a questo io risponderei che, ove si fosse fatto un contratto solo con una potente società, esonerandola dalle linee secondarie e confidando per queste nello sviluppo naturale della società medesima, si sarebbe fatto l'interesse del pubblico erario, non meno che quello della nazione.

Io credo che sopra le linee di breve percorso sia più facile la concorrenza spontanea, che non sopra le linee di lunga percorrenza. È falso che pel breve percorso la vela faccia concorrenza più temibile all'elice che non nei lunghi viaggi.

Ma si potrà rispondere (e certo l'obbiezione ha un gran peso) che il Ministero ha fatto tutto ciò che per lui si poteva onde suscitare questo potente concorrente, il quale potesse dar vita ad un'unica società.

Lo credo; ma in qual modo l'ha egli fatto? L'ha fatto nei limiti di queste convenzioni, io suppongo. L'ha fatto onde trovare un uomo solo, il quale fin dal primo giorno e nel termine di pochi mesi provvedesse a tutte queste esigenze.

Era egli possibile di trovare, anche in condizioni di tempo e di credito migliori, con quegli oneri, un solo intraprenditore? Io credo di no, non tanto perchè m'illumini il fatto che alle cure ministeriali non sia riuscito di trovarlo, quanto perchè guardo alle condizioni imposte.

Quando voi volete un solo intraprenditore, perchè mai venirgli addosso tutto in una volta colle esigenze di questo servizio? Io credo che a questa maniera sia cercare per non

trovare, perchè voi lo mettete nell'impossibilità di provvedere in così breve tempo a tutte le vostre esigenze. Se gli deste uno spazio di tempo conveniente, egli provvederebbe in seguito; ma subito non può.

A questo si risponde: ma io debbo provvedere subito. Ed a questa risposta io osserverei che non a tutte le linee proposte riconosco l'urgenza che dicesi abbia determinato il Governo a trascurare il principio generale sul quale mi sono fermato. Risponderei per ultimo che a molte di queste urgenze, se provvedere si voleva anche subito, lo si poteva in via provvisoria. Risponderei finalmente che vi si provvede oggi in via provvisoria senza voto della Camera e sebbene non sia esistente in diritto convenzione autorizzata dal Parlamento. Così, come si fanno attualmente i più urgenti di questi servizi, potrebbero ben farsi per un altro mese.

Il *Lloyd*, del quale ho fatto parola, qual sussidio riceve dal Governo austriaco? Io ho qui il bollettino ufficiale delle leggi di quell'impero, in cui veggio che nella convenzione stipulata col *Lloyd* furono distinte tre specie di percorsi.

La prima specie di corse, per cui il Governo paga il compenso di fiorini 4 e 20 carantani per ogni lega marittima, comprende le linee Trieste, Corfù, Alessandria, e ritorno; Trieste, Sira, Costantinopoli, e ritorno. Il sussidio di 4 fiorini e 20 carantani, valuta austriaca (in carta, o signori), è molto piccola cosa. Stante lo squilibrio tra la carta e l'argento oggi esistente, è inferiore ad otto franchi per lega marina; se fossero al pari l'argento e la carta, il sussidio sarebbe di circa 11 franchi.

Vengono poi le corse per le quali il Governo paga il compenso di fiorini tre e mezzo per ogni lega marittima. Sono le linee Trieste, Ancona, Brindisi, Corfù, Sira, Smirne, e ritorno; Corfù, Lutrachi, Calamachi, Pireo, Sira, e ritorno; Corfù, Messina, Malta; Malta, Tunisi; Malta, Tripoli, e ritorno; Costantinopoli, Galatz, e ritorno; ed altre sei linee, della lettura delle quali non credo di dover annoiare la Camera.

Finalmente vengono undici linee, sulle quali non si dà alcun sussidio.

Mi pare che queste cifre bastino a dimostrare che, quando l'erario italiano faccia il chiesto sacrificio di altri sei milioni di lire col medio sussidio di franchi 25 90 per lega, avrebbe diritto di aspettare che in cambio fosse meglio provveduto ed alle esigenze della navigazione ed alla istituzione di un potente cantiere di costruzione.

Io pertanto, che sono convinto che dei sacrifici e dei sacrifici forti si debbano fare opportunamente per incoraggiare la marina mercantile, dico la verità che piuttosto crederei nell'interesse della nazione di accrescere il sacrificio annuo, quando si avesse il corrispettivo del quale ho detto, che di votare senza modificazioni queste leggi, le quali impongono un sacrificio che, confrontato a ciò che se ne ritrae, è veramente eccessivo.

L'onorevole presidente del Consiglio ieri, ed oggi il ministro dei lavori pubblici, parlarono di economie; io sono d'avviso che *economia* sia bellissima parola, che il concetto se ne debba strettamente e dovunque applicare, se bene inteso; ma, quando sento che si vogliono introdurre economie nei lavori pubblici, io temo che altri possa intendere per economie il rallentare l'esecuzione di tali lavori, o il diminuirne l'entità. Veramente, se così dovesse intendersi la cosa, io ne sarei spaventato; se non che è troppo ovvia la spiegazione, perchè io a me medesimo non debba dare tranquillante risposta. Io credo che il Gabinetto intenderà come nei lavori pubblici l'economia debba consistere nello spen-



dere utilmente i denari dello Stato. In questo senso non vi è economia, per piccola che sia, la quale non debba tenersi in gran conto; ed io credo che, intesa a questo modo la frase, il ministro dei lavori pubblici abbia molto da fare.

Intesa in questa maniera l'economia, parmi che la prima applicazione che se ne dovrebbe fare si è nel complesso di queste convenzioni; e la Camera, a mio avviso, farebbe cosa molto opportuna se volesse sospendere questa discussione, se volesse aspettare a votare questa legge quando essa possa esserlo nella sua integrità, così come la proponeva il ministro, alla iniziativa del quale essa appartiene.

Io credo che la Camera farebbe bene ad occuparsi contemporaneamente della convenzione tra Ancona e Alessandria d'Egitto. Nel frattempo il Ministero vedrebbe se non ci fosse maniera d'intendersi con questi stessi concessionari per formare una società potente, a cui, a costo anche di accrescere il sussidio, io vorrei dato l'obbligo del cantiere di costruzione.

È in questo senso che io intendo la parola *economia*. Spenderei più volentieri otto milioni all'anno per questo servizio, se potessi avere il cantiere di costruzione e la nazionalità del servizio debitamente assicurata, che non sei milioni senza avere alcun cosiffatto corrispettivo. Quando avessi il cantiere assicurato, solo allora troverei che avrebbe avuto perfettamente ragione la Commissione quando disse che quindici anni di concessione erano breve tratto di tempo.

Provvedete ai cantieri, ed io estenderei la concessione a 20, a 25 anni; ma nello stato attuale delle cose credo che, provvedendo unicamente all'urgenza del domani, noi, votando la legge come attualmente si trova, non faremo quello che a tutti i rappresentanti della nazione sta a cuore di veder fatto.

**PRESIDENTE.** Il deputato Peruzzi ha facoltà di parlare.

**PERUZZI.** Il Ministero antecedente, occupato della necessità di sviluppare le comunicazioni fra i vari punti del regno non collegati da strade ferrate, dovette dare opera all'istituzione di servizi postali marittimi ed alla conservazione ed accrescimento di quelli che nelle varie provincie esistevano avanti la loro annessione. Appena poté cominciare a vedere i risultamenti di questi servizi ed apparvero in più chiara luce i molti bisogni a cui conveniva provvedere, il Ministero istituì una Commissione composta di chiarissimi uomini, alcuni dei quali fanno parte di quest'Assemblea, acciò proponesse quello che di meglio vi fosse a fare.

Questa Commissione redasse un capitolato; questo capitolato fu pubblicato; si chiamarono i concorrenti, ma i concorrenti non vennero. Si fece un nuovo capitolato con condizioni più favorevoli, si aprì di bel nuovo il concorso; i concorrenti si presentarono, ma in piccol numero, e quegli a cui fu aggiudicata l'impresa non poté adempiere a' suoi impegni; e tuttora rimane, cred'io, nelle casse dello Stato la cauzione che aveva depositata.

L'onorevole deputato Susani vi diceva essere naturalissimo che questi concorrenti non si presentassero. E soggiungeva: voi avete fatto un capitolato in condizioni tali che non era possibile che uomini seri si decidessero a concorrere, imperocchè erano riunite in questo capitolato delle linee buone e delle linee cattive. Meglio era fare un capitolato per le linee buone esclusivamente, e provvedere alle linee cattive in quel modo che si sarebbe potuto migliore.

Io non contesto che quest'idea, la quale, per dir la verità, non mi passò per la mente, come chissà quante altre idee buone non passano per la mente di quelli che amministrano

gli affari dello Stato e di coloro che compongono le Commissioni che essi chiamano a sorreggerli co' loro lumi, io non contesto, dico, che quest'idea abbia forse qualche cosa in sé di buono, ma però io dubito assai della convenienza di attuarla nelle condizioni speciali nelle quali si trova il paese nostro. Imperocchè, o signori, nel nostro paese sono quasi più necessarie queste comunicazioni, le quali, industrialmente parlando, sono cattive, di quello che siano le comunicazioni le quali, sempre industrialmente parlando, sono buone. Infatti alle comunicazioni, le quali industrialmente sono buone, già è provveduto, e provveduto in altro modo, perfino da imprese straniere. Ciò che a noi preme moltissimo sono appunto le comunicazioni cattive.

Ad esempio, per citarne una, io so bene quanti sforzi sono occorsi per stabilire una comunicazione che è stata sempre in cima de' miei desiderii, la comunicazione, cioè, tra le varie città dell'Adriatico, le quali appunto mancano completamente di comunicazioni terrestri e marittime e fra loro e colle altre parti del regno.

Ebbene, io ho personalmente trattato, e in mille modi trattato, con tutte le società italiane e straniere che mi era riuscito di avvicinare, e non ho mai potuto ottenere condizioni convenienti, anzi quasi sempre ebbi dei rifiuti.

Ho trattato col ministro della marina per provvedere a questo servizio con dei bastimenti della marina reale; ma il naviglio dello Stato è stato sempre così scarso ai bisogni di trasporto di truppe e di materiali da guerra, che nella condizione anormale delle comunicazioni terrestri deve da un punto all'altro d'Italia farsi per la via mare, che gli è stato forza di noleggiare dei bastimenti persino per il servizio della guerra e per quella Commissione nautica, della quale l'onorevole mio successore fa parte.

Uno dei principali ostacoli di questi servizi di minore importanza, il quale fa sì che essi non garbino alle società intraprenditrici, egli è, o signori, lo stato delle nostre coste: di questo fu qui più volte parlato, e il precedente Ministero ne era così convinto, che ne fece oggetto principalissimo de' suoi studi, dei quali io spero che la nazione potrà raccogliere il frutto, mercè la solerzia dei nostri successori.

Le nostre coste sull'Adriatico mancano completamente di porti, e quando non vi sono porti, i premii di assicurazione crescono a dismisura, perchè crescono i rischi dei capitali impiegati in questo genere di speculazione.

Io ho avuto sott'occhio, e credo di averne rimessa una copia alla Commissione incaricata dell'esame della legge, ho avuto, dico, sott'occhio varie relazioni dei capitani di bastimento che ora fanno il viaggio tra Ancona e Messina, toccando vari punti dell'Adriatico e dell'Ionio; ma, o signori, a scorrere quei giornali di bordo pare di leggere il viaggio di Ulisse. Io vi assicuro che fa pena il pensare alle grandi traversie che hanno dovuto patire ed alle immense difficoltà che hanno dovuto superare per approdare in questo od in quel porto; ed accadde ben spesso che in molti non poterono in verun modo approdare.

Quindi, o signori, che cosa sarebbe accaduto se noi avessimo seguito il partito voluto dall'onorevole Susani?

Noi avremmo probabilmente, anzi dirò certamente, trovato qualche compagnia, là quale avrebbe assunta l'impresa delle buone nostre linee di navigazione, di quelle linee cioè alle quali è già provveduto, alle quali credo che non sarebbe neppure gran fatto difficile di provvedere con tenue sussidio del Governo. Ma alle linee di minor importanza industriale e di maggior importanza politica, perchè si tratta di collegare luoghi che non sono altrimenti fra loro collegati, per

quelle, o signori, io credo che avremmo speso molto di più, giacchè quel prezzo che è pattuito nei contratti, che ora stanno dinanzi al Parlamento, è un prezzo medio che, a giudizio degli uomini dell'arte i quali seggono in questa Camera e che tutti sono stati consultati dal Ministero, è lungi dall'essere esagerato.

Prendiamo ad esempio il servizio della Sardegna. L'antico Governo sardo ha fatto una convenzione col signor Rubattino fin dall'anno 1851, se non erro, con la quale accordavasi, salvo errore, 12 lire per lega, che sommano assai più di quella carta di cui parlava l'onorevole deputato Susani a proposito del *Lloyd* e del Governo austriaco.

Il Rubattino ha fatto un pessimo servizio costantemente. Le comunicazioni fra l'isola di Sardegna ed il continente sono state tali che hanno porto il maggior argomento alle lagnanze dei Sardi, i quali talvolta (ben me ne ricordo per essermi stato narrato da qualcuno dei nostri colleghi) doverono, per venire dalla Sardegna a Torino, traversare il Moncenisio (*Sensazione*), passando per Marsiglia, Lione, ecc.

L'impresa Rubattino ha durato molti anni; è stata favorita dal Governo e dal commercio di Genova; eppure non ha mai corrisposto agl'intendimenti del Governo, e non ha mai soddisfatto ai bisogni del paese.

Ora, o signori, mercè il nuovo contratto l'impresa Rubattino ha già cominciato a dar esecuzione alle convenzioni; ha comprato due piroscafi, il *Moncalieri* ed il *Caprea*, i quali fanno così bene il servizio tra il continente e l'isola di Sardegna, che in una popolarità reale si è mutata l'impopolarità antecedente del signor Rubattino fra le popolazioni sarde.

Io credo quindi, o signori, che quanto sarebbe stato desiderabile l'aver una sola società che assumesse tutti questi servizi, altrettanto abbiamo dovuto convincerci ciò essere nelle presenti condizioni impossibile, a meno di voler ritardare l'attuazione di questi servizi, che io ho sempre creduto e credo essere indispensabile di attuare colla più grande sollecitudine. Ed io sono di parere che il Governo, qualunque siano gli uomini che reggono la cosa pubblica, non dovrà mai tralasciare di adoperarsi a porre queste compagnie fra loro d'accordo; e se le associazioni sono riuscite per la costruzione di strade ferrate, molto più facilmente riusciranno per queste imprese, le quali appunto in ragione della necessità di cantieri di riparazione, credo che abbiano sommo interesse a fondersi e a ridursi in una sola grande società italiana.

Io non vedo a ciò nessun ostacolo nelle convenzioni che oggi sono dinanzi al Parlamento, e di cui alcune disposizioni furono dalla Commissione molto opportunamente modificate, appunto per renderle più uniformi e per agevolare il conseguimento dello scopo preaccennato, a cui mira la Commissione del pari che l'onorevole Susani, come credo che vi tenda con uguale impegno l'intera Camera.

E poichè io sono su quest'argomento debbo rispondere brevi parole ad un invito che mi ha fatto l'onorevole ministro dei lavori pubblici, a proposito di una di quelle imprese nelle quali appunto avevamo riposta la nostra speranza per ottenere quest'unificazione di una grande compagnia marittima di navigazione italiana, cioè della compagnia italo-orientale.

Io ho veduto nei giornali molti avvisi di questa grande intrapresa che, per parte mia, ho salutata con sinceri augurii di prosperità; ma, a dir vero, mi è parso che quel programma abbracciasse troppe cose, che fosse troppo esteso, che perciò grande fosse il rischio che avesse ad abortire nel

nascere, per voler dar vita ad un colosso troppo considerevole. Per esempio, mi è parso che si trattasse non solo di stabilire servizi marittimi nel Mediterraneo, nell'Adriatico ed in altri mari, ma anche per le colonie e per gli stabilimenti transatlantici.

Il concetto mi parve un po' troppo vasto per poter essere attuato con tanta facilità nelle nostre presenti condizioni. Comunque sia, io auguro a questa società un lieto avvenire, ma frattanto credo che non convenga fermarci per istrada e sospendere più lungamente la soddisfazione di un desiderio generale delle nostre popolazioni, per aspettare che questa compagnia possa fondarsi. Ed a proposito di essa io debbo esporre che varie volte, essendo venuti da me alcuni dei promotori, fra gli altri un signor conte Bargnani, mi hanno sempre detto che pel momento non erano in misura di far proposte al Governo, che i capitali non erano riusciti a raccogliermi in vista delle circostanze del credito, e che speravano di potere nel seguito essere essi i fondatori, per così dire, di queste varie imprese alle quali il Governo stava per dare i servizi postali marittimi, tanto che stimai di dovermi indirizzare al signor Accossato, col quale mi avevano assicurato di avere iniziato a tal uopo delle trattative. Pochi giorni sono io lessi sopra un giornale una lettera indirizzata al ministro dei lavori pubblici dal signor conte De Bustelli Foscolo, gerente di questa società, e poco dopo averla letta su quel giornale cotesta lettera giunse al Ministero dei lavori pubblici. Io, mercè un'attenta lettura degli statuti, vidi quali erano le condizioni perchè la società potesse dirsi legalmente costituita. La società si è iniziata sotto la gerenza del conte De Bustelli Foscolo, ed io, replicando senza indugio alla sua lettera, lo invitai a porgere spiegazioni tali che giustificassero l'adempimento delle accennate condizioni.

Nè io mi proponeva con ciò di accettare l'offerta del conte Bustelli, perchè quando il Ministero aveva presentato al Parlamento una proposta non poteva formarne un'altra, senza che il Parlamento si fosse pronunciato, ma aveva in animo di operare, come altre volte si fece in casi analoghi, di presentare cioè alla Commissione della Camera l'offerta del signor Bustelli Foscolo, perchè la Camera ne facesse quel conto che avesse creduto conveniente.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici, avendo detto alla Camera che queste spiegazioni non erano state presentate, io credo che non sia il caso di soprassedere per ciò dall'adozione di una legge la quale provvede ad uno dei bisogni più urgenti del paese, la quale contiene pure il germe delle future fusioni e porta seco la necessità di altre intraprese, d'instituire cioè dei cantieri i quali saranno indispensabili, e prova n'è che sono già state fatte delle domande di località onde poterli impiantare.

Io credo, o signori, che con ciò noi avremo contribuito efficacemente anche allo sviluppo della nostra marineria, perchè avremo provveduto pel caso di guerra ad una suppellettile di mare, ad una flottiglia di bastimenti da trasporto che ci potrà essere immensamente utile, perchè, come diceva l'onorevole ministro, quella che ora abbiamo è oltremodo scarsa.

**BIXIO.** Dirò poche cose intorno alla presente questione.

Io ritengo che questa è una legge d'urgenza, è una legge che tocca la difesa dello Stato. Perciò non so troppo comprendere come l'onorevole Susani, dopo avere accennato all'utilità ed ai vantaggi palpabili che lo sviluppo della marina mercantile porta alla marina militare, dopo aver detto che questa è una cosa importantissima, venga poi a dirci di soprassedere. E ciò perchè? Per aver tempo a fare una società.

Per giustificare la formazione d'una società egli si appoggia sopra fatti che non sono precisi. Non discute se debbano o no aversi una o più società; dico che il signor Susani, per dar forza ai suoi argomenti, ha preso una delle cinque società francesi che esistono.

Non è vero che il Governo francese abbia nel Mediterraneo una sola società; il signor Susani sa meglio di me che nel Mediterraneo la Francia ne ha tre, anzi quattro, e nell'Oceano ne ha due. I suoi argomenti adunque non possono persuadere. Il Governo inglese ha trentotto società, venti il Governo americano, e quand'era in condizione diversa ne aveva dodici. Non veggio poi per qual motivo debba essere una grave questione l'aver una società sola. Per la forma che ha l'Italia, per le sue isole, mi pare che si debba subito far qualche cosa. Se invece aspettiamo d'aver questa grande società, non avremo mai niente. Intendo di trattare la questione piuttosto praticamente, perchè sulle generali non mi pare sia necessario parlare. Solo nella discussione degli articoli mi riservo di proporre qualche lieve modificazione, per ottenere che il materiale ci rimanga. Non è necessario discutere sulla questione generale, perchè non mi pare che gli argomenti adottati dall'onorevole Susani siano veramente seri. Mi pare che basti accennarli per vedere che non sono ammissibili.

Detto questo, io aspetto la discussione degli articoli per proporre alcuni emendamenti.

**DEPRETIS, ministro dei lavori pubblici.** Dirò poche parole per rettificare un errore, o forse una meno esatta espressione che mi è sfuggita quando ho accennato alla compagnia italo-orientale; mi pare d'aver detto che questa compagnia offriva un ribasso sul sussidio e l'abbandono dell'anticipazione. Io ho detto che l'onorevole mio antecessore aveva richiesto l'adempimento di alcune condizioni; non ho detto che tutte queste condizioni non fossero adempiute, ho detto che alcune mi pareva che evidentemente non lo fossero, di altre mi si asseriva bensì che lo fossero, ma non mi si provava che la cosa fosse realmente come si asseriva. Del resto io, non meno dell'onorevole Peruzzi, auguro alla compagnia italo-orientale un prospero avvenire.

Dirò anche poche parole all'onorevole Susani, il quale, quantunque abbia combattuto la legge (*Ilarità*), tuttavia ha manifestato delle idee nelle quali io acconsento.

Se si potesse fondare una grande compagnia di navigazione ed imporle l'obbligo di fondare dei cantieri di costruzioni navali nello Stato, l'obbligo di stabilire grandi officine di costruzione di macchine ed altro, certo questa sarebbe una grande fortuna pel paese; ma resta a vedere se noi siamo in tali condizioni da averla questa grande compagnia a cui si possano imporre questi obblighi; io credo che le condizioni del paese siano tali per cui tal fatto non è possibile.

Ma l'onorevole Susani diceva: il motivo per cui non potete avere una compagnia è chiaro; avete fretta nell'esigere tutti i servizi; se aveste ideato il capitolato diversamente, era possibile di avere una compagnia unica, potente, la quale avrebbe meglio provveduto ai bisogni a cui si vuole provvedere con questo disegno di legge. Io forse, per questa legge, avrei fatto meglio di ricorrere all'espedito cui si rivolsero in qualche caso alcuni dei ministri della precedente amministrazione, di mandare a sedere su questi banchi un regio commissario; ma io sapeva che nella Camera questa legge aveva molti fautori, la vedeva accolta dal Governo, dalla Commissione e dalle parti interessate; mi parve che non dovesse incontrare difficoltà; perciò io stesso ne ho assunta la responsabilità e l'incarico di difenderla nell'interesse del Governo, anche sapendo le probabili opposizioni.

Dico dunque che l'obbiezione dell'onorevole Susani sarebbe ragionevole se altre fossero le condizioni del paese, ma nelle condizioni attuali del paese importa di avere immediatamente questi servizi.

Questi contratti principiarono colla rivoluzione di Sicilia, e andarono sempre crescendo. Si è dovuto provvedere con servizi temporari colla compagnia Frassinetti alle comunicazioni tra Genova e la Sicilia. Altri servizi si sono stabiliti a un di presso nello stesso modo, quelli, ad esempio, della compagnia Zuccoli, alla quale succederà il signor Accosato.

Vede dunque l'onorevole Susani che queste combinazioni sono una necessità del momento.

Sta bene che si sarebbe potuto far meglio aspettando una più grande compagnia; ma nelle condizioni attuali del paese, quello che si voleva era d'aver il più prontamente possibile delle compagnie di navigazione, le quali mettessero in comunicazione tra loro le varie parti dello Stato. Questo si ottiene con questi contratti, e perciò io credo che si fece bene a stabilirli.

D'altra parte c'è un rimedio assai facile, al quale io spero darà la sua adesione anche l'onorevole Susani, ed è che si cercherà (ed io per mia parte dichiaro all'onorevole Susani che sono disposto assumerne l'impegno), si cercherà, dico, di ottenere una fusione di queste diverse compagnie.

L'onorevole Peruzzi ha accennato alla grande fusione delle società industriali delle ferrovie francesi, e giustamente; quindi giova sperare che senza molte difficoltà si riuscirà a fondere insieme anche queste società di navigazione, ed appunto quando si tratterà la fusione delle diverse compagnie sarà allora il caso di vedere se potremo imporre l'obbligo di cantieri, ed altre condizioni, le quali, anche offendendo un po' i principii severi dell'economia politica, riescano però a creare nel paese un mezzo nuovo e potente di prosperità e di ricchezza.

Detto questo, ho poche cose da aggiungere su questo progetto di legge. Debbo però affrettarmi a dichiarare anche un'altra cosa.

L'onorevole Susani ha parlato di economie, ed ha dichiarato quali potrebbero essere quelle che, secondo lui, sarebbero lodevoli.

Io concorro nella sua opinione, come sono d'accordo coll'onorevole Peruzzi, il quale ha detto che certelinee le quali paiono meno profittevoli sono quelle sulle quali appunto più specialmente deve portarsi l'attenzione del Governo. Ed io spiego chiaramente il mio pensiero.

Io ho visto nel progetto di legge, quale venne modificato dalla Commissione, aggiunta la linea da Genova a Marsiglia. Siccome quella linea è già sufficientemente servita in altro modo, io credo che in questo caso noi potremo fare un'economia senza nessun danno. Ma se, per esempio, si trattasse di fare un'economia sul servizio dell'arcipelago toscano, sul servizio da Cagliari a Palermo, ed anche direi da Cagliari a Napoli, io per verità sarei molto esitante ad acconsentire a simili economie, perchè queste linee, più forse delle altre, riescono utili, in quanto che provvedono eminentemente allo scopo di questa legge, a procurare cioè la coesione politica di tutte le parti d'Italia, ad accrescere le sue forze produttive, le quali si accrescono sempre in ragione diretta dei mezzi di comunicazione, ed infine provvedono a creare la base della marina militare, cioè un personale ed un materiale mercantile, senza del quale qualunque provvedimento che noi facessimo per creare una flotta da guerra riuscirebbe poco utile.

Dopo le mie dichiarazioni, che faccio nel modo il più esplicito, di dare opera immediatamente ad ottenere, se sia possibile, l'unificazione di queste compagnie, io spero che l'onorevole Susani vorrà essere un po' più benigno al progetto di legge quale venne formulato, e che io prego la Camera di voler sanzionare col suo voto, riservandomi tuttavia, se mai venissero proposte modificazioni, di prendere ancora la parola in proposito.

**SUSANI.** L'onorevole generale Bixio ha creduto che io fossi un borbonico, ed ha fatto sopra di me una di quelle brillanti cariche per cui noi l'ammiriamo uomo di guerra (*Si ride*); credo di dovermi limitare a rispondere ad un fatto.

Io ho parlato di una società francese, la quale sola provvede ai servizi più importanti tra quelli che corrispondono alla somma delle convenzioni italiane che ho considerate.

Non ho creduto di uscire dall'argomento per dire che sapeva che è provveduto da altre società ad altre navigazioni nello stesso Mediterraneo, ed in altri mari; d'altronde, se non l'avessi saputo per altra fonte, me lo avrebbe insegnato la relazione della Commissione, la quale di ciò faceva parola.

Dunque tra l'onorevole Bixio e me su questo argomento non vi è che un malinteso.

Ma in verità io non capisco come si possa fare un grandissimo ostacolo a ritardare di alcuni giorni una discussione per vedere se si possono introdurre nuove condizioni nei capitoli, dopo che non si è dato importanza al ritardo già avvenuto di tre mesi, e quando i servigi di fatto procedono come se le convenzioni fossero approvate.

Io desidererei sapere dall'onorevole deputato Peruzzi, dalla Commissione, dall'onorevole ministro dei lavori pubblici, perchè queste ragioni non militino contro la sospensione per la convenzione Florio, della quale essi tacciono.

**CONTI, relatore.** Domando la parola.

**SUSANI.** La Commissione di questo non ci ha sufficientemente informati. Ad ogni modo io piglio atto delle dichiarazioni del Ministero, e siccome ho fede che per quanto dipende da lui saranno presto tradotte nel dominio dei fatti, mi limiterò a proporre a tutte queste convenzioni, ed a quelle qualsivogliano di questa natura che si presentassero in questa Camera, un emendamento, onde assicurare che, passato il primo quinquennio, le navi nuove debbano essere costrutte in Italia. Io spero che lo stesso ministro non dovrebbe fare opposizione a curare dagli attuali concessionari l'accettazione di questa condizione. Credo che l'onorevole Bixio ed altri uomini competenti di questa Camera vedranno che l'emendamento che io annunzio varrà la pena di essere seriamente discusso. Confido che gli stessi concessionari vorranno, nell'interesse dell'Italia, che è pur patria loro, adottare questa modificazione. Se fosse necessario di fare anche qualche concessione per ciò; se fosse necessario, per esempio, di accordare una dilazione ai termini per la restituzione dei sussidi accordati per queste convenzioni; se fosse necessario di prolungarne la durata, io credo che la Camera provvederebbe utilmente all'interesse generale del paese, facendo questo nuovo sacrificio onde ottenere l'adozione di così fatto emendamento.

**PRESIDENTE.** Il deputato Conti ha facoltà di parlare.

**CONTI, relatore.** Sono in debito verso il deputato Susani di due risposte. La prima sua domanda riguarda il perchè la Commissione abbia creduto di dover togliere la convenzione Florio da questa legge. La ragione è semplicissima. La Commissione non ha punto voluto mutare l'indirizzo generale che il Ministero aveva dato a questa legge; nessuno fra i membri della Commissione sa comprendere che cosa voglia

intendere l'onorevole Susani con simili parole. Nel suo lavoro sembra ad essa non solo di aver mantenuto l'indirizzo generale di questa legge a fine di mettere in comunicazione fra loro le varie provincie d'Italia nella miglior maniera possibile, ma di averlo pur consolidato con maggior uniformità nelle varie sue parti.

Se la vostra Commissione ha ritirato il contratto Florio, ciò avvenne soltanto perchè la società Accossato accettò le modificazioni introdotte da essa nella sua convenzione e nel suo quaderno d'onori, perchè la società Rubattino pure le accettò, e la società Florio non le ha ancora accettate.

Se in luogo delle trattative che stanno continuando, si avesse potuto terminare ogni differenza, così da essere in condizione di portare avanti alla Camera in una volta sola tutte tre queste convenzioni, la vostra Commissione ne sarebbe certamente stata assai lieta; ma ciò non potè aver luogo perchè il signor Florio dimora in Sicilia, e colà ha d'uopo di curare molti suoi interessi e bene assicurarli, prima di venire a Torino.

Stiamo adunque ancora aspettando il fine delle trattative, le quali, appena compiute, la vostra Commissione si farà carico di sottomettere anche quella convenzione e quel quaderno d'onori alla vostra approvazione.

L'onorevole Susani domandava se la Commissione crede che ci siano dei gravi inconvenienti nel ritardare più oltre la discussione di questa legge.

Risponderò che la Commissione non ha creduto di far parola su ciò nella sua relazione, perchè la cosa le sembrava di tutta evidenza. Questi servigi soffrirono già assai dei ritardi anche troppo lunghi che sono avvenuti; e il Ministero, a quanto credesi, dovette prima d'ora procurare qualche mezzo per sovvenire alle più stringenti necessità di questi concessionari; essi hanno diritto a ragguardevoli somme, ed il Governo non può dare gli ordini per il loro pagamento senza la vostra approvazione della presente legge; io credo pertanto che, se noi ritardassimo ancor più questa discussione, gravi sarebbero gli inconvenienti che ne verrebbero al pubblico servizio.

Vengo ora a quell'ordine di considerazioni che non ho ancora udito trattar da altri dopo il deputato Susani.

L'onorevole Susani voleva forse lasciare la Camera sotto l'impressione che questi contratti fossero assai gravosi, essendo che accennava a ciò che il Governo francese concesse per sovvenzione alla società delle *Messageries impériales*, e faceva dei confronti con ciò che il nostro Governo propone ora di concedere alle nostre società.

Farò osservare all'onorevole Susani, e mi dispiace di venir dopo la brillantissima carica del generale Bixio a non far altro che disperdere gli ultimi corpi che restano sul campo di battaglia; farò, io diceva, osservare all'onorevole Susani che, se esso si è trincerato dietro la sola compagnia delle *Messageries* e mantiene la giustezza delle sue vedute sulla posizione di essa, io nondimeno credo d'essere in grado di combatterlo precisamente su questo terreno. Egli mise insieme il servizio delle *Messageries* nel mar Nero e quello di varie parti del Mediterraneo, ne fece una cosa sola, come se si trattasse di cose simili; poi, non contento di unire quello di Florio con quello di Rubattino e di Accossato, perfino vi aggiunse quello di Palmer, e con ciò credette di prepararsi un ottimo insieme di premesse per istituire il voluto confronto.

Mi perdoni l'onorevole Susani, ma questi paragoni si possono fare solo fra cose della stessa natura, e che perciò a confronto si prestino: se noi prendiamo qua e là dati che riguar-

dano cose disparate, non si può cavare a buon diritto alcuna conseguenza dal loro confronto.

E qui devo notare che la somma di cui si carica il Governo per questi due servizi insieme riuniti è ben minore di quanto calcolava l'onorevole Susani, il quale parlava di sei milioni, mentre non sono che lire 4,468,464, come risulta da calcoli fatti minutamente servizio per servizio colla massima cura.

Osserverò poi che, se invece di aggruppare più numeri, prendendo le quantità convenienti, lasciando le incommode, e così costituire un dato di confronto, se invece se ne prenda un solo esatto, incontrovertibile, quello, per esempio, della sovvenzione annua, vedrà chiaramente la Camera, e dovrà pur convenire l'onorevole Susani, che questi contratti non sono punto gravosi e stanno vantaggiosamente a confronto coi francesi, seppur non ne sono migliori.

Infatti il Governo imperiale concede alle *Messageries* una sovvenzione di più che venticinque franchi per lega percorsa; il Ministero ci propone nella presente legge di concedere lire ventuna a Rubattino, ventotto ad Accossato; la media dunque non va lontana da quei venticinque franchi che paga la Francia per ciascuna lega nel Mediterraneo, vale a dire per quei servizi che sono in condizioni perfettamente identiche a quelle di cui si sta ora trattando.

Da quanto ho detto mi pare chiaramente risulti che l'impressione sfavorevole che l'onorevole Susani tentò destare riguardo alla quantità della sovvenzione non è punto sostenuta dai fatti.

Se poi volesse l'onorevole Susani proporre qualche emendamento alla presente legge riguardo al luogo in cui abbiano a costruirsi i piroscafi delle società sovvenute, io mi riservo a rispondere e valutare gli argomenti da esso già messi in campo allora soltanto quando egli ne facesse oggetto di proposta definitiva, nel qual caso avrò ad esporvi anche su ciò la opinione della vostra Commissione.

**DEPRETIS, ministro dei lavori pubblici.** L'onorevole Susani vorrebbe introdurre un emendamento alla legge; sperando che egli voglia rinunciare a questa sua idea, io gli farò una semplicissima osservazione.

Qualunque sia l'innovazione che si introduce nel capitolato, il medesimo impone al Governo l'obbligo di rinnovare le trattative per far accettare queste variazioni ai concessionari.

Il capitolato così come è presentato è accettato dai concessionari; se la Camera lo approva, avrà approvato un provvedimento definitivo; se la Camera introdurrà delle variazioni, per quanto possano parere ad alcuni ragionevoli, queste variazioni faranno sì che il Ministero dovrà ancora fare delle pratiche, rinnovare le trattative, onde ottenere il consenso delle parti, e quindi dovrà perdere ancora tempo.

L'onorevole Susani e l'onorevole relatore avendo parlato dell'onere che con questa legge si viene ad imporre allo Stato, io mi credo in debito di esporre le cifre che ho raccolte al Ministero.

I servizi affidati alla società Rubattino importano una spesa di 1,347,364 lire. Sono 73684 leghe di percorso. Noti la Camera che in questa cifra si comprende la linea Genova-Marsiglia, che viene sottratta, e quindi starà la cifra allegata dall'onorevole relatore. E noti ancora la Camera che questa cifra costituisce il *maximum* dell'onere che viene imposto allo Stato, al quale è riservata la libertà di fare una diminuzione fino al terzo.

La società Accossato assume il servizio per un percorso

di 110 mila leghe, che importano 3,082,464 lire, oltre i servizi che attualmente la società ha da Napoli a Palermo, come subentrata alla società Zuccoli.

Questi diversi oneri nel loro complesso formano la somma di lire 3,323,744.

Ma anche per la società Accossato la cifra che ho indicata è il massimo degli oneri che vengono ad essere imposti allo Stato, in quanto che nei viaggi da Genova a Napoli, che costituiscono la parte principale dell'impresa, il Governo ha facoltà di diminuire il servizio fino alla metà, se bene ricordo.

Havvi poi la società Florio, la quale fa un servizio di 37986 leghe colla spesa di L. 703,208 50.

In complesso l'onere massimo a cui si sottopone lo Stato, dai dati che ho sott'occhio e che posso comunicare all'onorevole Susani, ammonta a L. 5,574,316 50.

Date queste spiegazioni alla Camera, onde anche su questo punto la questione fosse chiarita, io non ho altro da aggiungere, e spero che la Camera vorrà approvare la proposta legge.

**PRESIDENTE.** La parola spetterebbe al deputato Susani, ma, se non è per un semplice schiarimento, debbo avvertire che ha già parlato due volte.

**SUSANI.** Se la Camera lo permette, dirò due sole parole per un fatto personale.

*Voci.* Parli! parli!

**SUSANI.** L'onorevole deputato Conti ha lanciato leggermente un'accusa contro di me, che nè io, nè deputato alcuno, credo, possa supporre di meritare, imperocchè egli mi ha accusato di avere citate delle cifre le quali non sono le vere.

Signori, le cifre che io ho citate sono esatissime. L'onorevole ministro dei lavori pubblici, annunciando la somma del sacrificio per le tre convenzioni Florio, Rubattino ed Accossato, ha piuttosto provato che l'onorevole relatore dell'Amministrazione non aveva esattamente citate le cifre, poichè egli, il ministro, ci disse che per queste tre convenzioni il sacrificio era al massimo di L. 5,574,316.

Ora io, nel conto che ho citato e che ho qui sotto gli occhi, aveva messo in nota unicamente per questi servizi lire 4,959,827 appunto calcolando sulla ragionevole diminuzione che potrà aver luogo. Io dissi che era di oltre sei milioni il sacrificio, considerando il complesso dei servizi postali ai quali aveva riguardo, perchè ho tenuto conto della proposta convenzione da Ancona ad Alessandria, la quale, portando un percorso di 38896 leghe, col sussidio assegnato dalla convenzione medesima, porterà una spesa di L. 1,361,365.

A torto dunque mi accusò l'onorevole relatore d'aver errato in più. Se io dovessi pigliare la cifra, certamente più esatta, stata ora annunciata dall'onorevole ministro, l'errore vi sarebbe, ma sarebbe in meno, cioè esisterebbe circa un milione di differenza a mio favore.

Ora, lasciando al giudizio della Camera quanto a queste citazioni si riferisce, non dirò altro se non se che le linee servite dalle messaggerie francesi sono, e non altre, perfettamente paragonabili al complesso dei servizi postali su cui ho fermata la mia attenzione; imperocchè le linee contemplate nelle convenzioni passate in Francia dal 1851 al 1857 con quella società sono le più analoghe che trovar si possano. Per completare l'analogia bisognava completare la linea del contratto Palmer, e per ciò ad essa io estesi il mio ragionamento.

Io ho fatta la media della quale parlava l'onorevole relatore e l'ho qui sotto gli occhi assieme ad altri calcoli. Sì, è vero, se noi non consideriamo che il sussidio dato per ogni

lega, noi troveremo i nostri concessionari in condizioni forse inferiori a quelle fatte alla società francese.

**BIXIO.** Domando la parola.

**SUSANI.** Ma, o signori, questo si chiama, in verità, non voler vedere la questione che da un solo lato: la Camera deve tener conto delle altre condizioni, le quali sono nel *cahier des charges* delle messaggerie.

Se uno dà un pranzo a tre franchi, ed un altro dà pure il pranzo a tre franchi, ma di più dà la cena (*Si ride*), parmi che, perchè non si paghi il pranzo più all'uno che all'altro, non sia meno evidente che il secondo fa il servizio a più buon mercato.

Ora, che cosa danno di più le messaggerie? Esse danno di più lo stabilimento meccanico, danno la maggior potenza colla quale provvedono all'incremento della marina nazionale. Nella creazione di questo stabilimento che la Francia ha conseguita sta per lei la ragione del sacrificio. Sopra di ciò io ho voluto fermare l'attenzione della Camera, e sono lieto di vedere che l'onorevole ministro riconosca che a ciò resta a provvedere.

Del resto, io ho imparato da lui, quando sedeva sopra altri banchi, come non bisogna cedere troppo facilmente agli inviti ministeriali, quindi è che, sebbene con dispiacere debba dirglielo, manterrò l'emendamento (*Ilarita*) che ho annunciato di voler proporre a tempo e luogo, e lo mantengo nella speranza di essere in ciò sostenuto da altri membri della Camera.

**MICHELINI.** L'onorevole ministro dei lavori pubblici, al principio del suo ultimo discorso, diceva essere necessario che la Camera accetti le convenzioni quali le sono presentate dal Governo e dalla Commissione, per non esporsi al pericolo di mandare a monte ogni trattativa coi concessionari.

Io osservo che i concessionari, i quali già hanno accettate le modificazioni fatte dalla Commissione, bene potrebbero accettare anche quelle che intendesse la Camera stessa d'introdurre.

Infatti, quando l'onorevole Pernzzi, allora ministro dei lavori pubblici, stipulava, a nome del Governo, le convenzioni di cui ora si tratta, egli credeva senza dubbio che i patti fossero i migliori possibili, perchè nessuno dubita che non gli stessero a cuore gli interessi delle finanze, cioè della nazione. Eppure ciò non fu, avendo i concessionari acconsentito a patti ancor più favorevoli alle nostre finanze. Ebbene, ciò che è accaduto una volta potrebbe accadere un'altra, vale a dire i concessionari potrebbero aderire a nuovi patti che fossero loro imposti dalla Camera, come hanno aderito a quelli della Commissione. Chi vi dice quale sia il loro *ultimatum*?

Se non che tutto questo dimostra quanto sia vizioso il sistema sinora seguito dal Governo, contro il quale sistema non ho mancato alcune volte di elevare la debole mia voce.

Non è cosa conveniente che le Commissioni, ed ancor meno la Camera, si facciano a trattare coi concessionari, delle quali trattative abbiamo avuto parecchi esempi. E poi, malgrado queste trattative, ancorchè si suppongano fatte colla maggiore diligenza, non si acquista la certezza che i patti siano i migliori possibili per le finanze. Questa certezza non nasce che dalla concorrenza.

Il Governo adunque, quando intende concedere la costruzione di un'opera pubblica o di un pubblico servizio, com'è questo di cui ora trattiamo, dovrebbe stabilire i patti che crede convenienti, lasciandone uno mobile, per esempio il prezzo; presentare tale progetto al Parlamento, il quale vi farebbe quelle modificazioni che crederebbe opportune, e poi

si aprirebbe l'incanto e si concederebbe l'opera a chi si contenta di prezzo minore. In sostanza, io non domando altro al Governo se non che egli faccia ciò che fanno i comuni, le provincie, le opere pie in casi simili. Solamente in questa guisa Ministero e Parlamento hanno la sicurezza di avere degnamente tutelati, com'è debito loro, gli interessi delle finanze.

Ci pensi seriamente il nuovo Ministero.

**CONTI, relatore.** Le cifre date dalla Commissione sono esatte, e concordano con quelle del Ministero. Infatti la spesa della convenzione Accossato fu da essa calcolata a circa tre milioni, come pure dal Ministero, e la spesa che riguarda la convenzione Rubattino fu dalla vostra Commissione calcolata a circa un milione e mezzo, mentre il Ministero la stabiliva a qualche cosa di più, perchè teneva pur conto della linea di Marsiglia che è abbandonata dalla Commissione. Quindi non credo che sia il caso d'occuparsi dell'appunto che volle fare l'onorevole Susani, chiamando anche in testimonio il signor ministro, che precisamente è in ciò di pieno accordo colla Commissione.

Quanto al credere che si volesse offendere l'onorevole Susani col negare l'esattezza dei suoi calcoli, debbo dire che sarebbe cosa ben strana se alla Commissione non fosse permesso di credere che errino coloro i quali contraddicono alle sue idee. Il rettificare un errore fu sempre e sempre sarà cosa lecita per chi in un conflitto d'opinioni trova che l'avversario si fonda su premesse erronee. L'onorevole Susani diceva che nei suoi calcoli aveva tenuto conto anche della convenzione Palmer.

Confesserò che, discutendo questa legge, ho creduto discutere una legge pel servizio postale nel Mediterraneo e nell'Adriatico, e non poteva presumere che in calcoli ad essa relativi l'onorevole Susani volesse introdurre altri elementi affatto estranei.

L'onorevole Susani ora conviene che questa convenzione non è troppo dispendiosa in paragone delle francesi, e la vostra Commissione è ben lieta di trovare l'approvazione dove meno la aspettava.

Egli vi diceva però che la società delle messaggerie, ad eguale sovvenzione, dà di più al Governo francese; tuttavia, quando si trattò di spiegare in che consisteva questo di più, si trovò alquanto imbarazzato, e finalmente disse che dava di più al paese uno stabilimento meccanico.

È facile rispondere all'onorevole Susani che lo stabilimento meccanico non è dato al paese, ma che la società lo ha fondato per suo proprio vantaggio, al quale va naturalmente unito anche il vantaggio del paese cui appartiene. Se l'onorevole Susani pensa che questo sia nella proporzione di una cena ad un pranzo, per mia parte debbo confessare che credo s'inganni. Fatta la dovuta ragione, io la troverei una cena molto, ma molto magra.

**BIXIO.** L'onorevole Susani mi costringe a venire a confronti con tutte le linee postali mondiali per provare che, o per sistema od impensatamente, dimentica le condizioni speciali in cui si trova l'Italia marittima, i porti d'Italia, e le società nascenti, e quelle che sono morte, ed i porti che verranno, ed i bastimenti che avranno. Egli ha fatto cenno di una società francese, e disse: le *messaggerie imperiali* hanno 24 franchi per lega; ma esse esistono da molti anni, hanno un movimento nel Mediterraneo di 120000 passeggeri annui; nel 1850 il movimento era di 32000, nel 1859 i passeggeri erano già 126000 con un movimento di 100000 tonnellate di mercanzie; di più la linea delle messaggerie imperiali arriva alla China da una parte, all'America meri-

dionale dall'altra. E questa società riceve 18 o 19 milioni dal Governo francese. Bisogna quindi tenere in considerazione che essa dispone di enormi capitali, che ha il trasporto dell'armata francese, e quindi che una tale società si trova in condizioni molto diverse dalle nostre. Abbiamo nel Mediterraneo il *Lloyd* austriaco, il quale ha un movimento di 42000 passeggeri all'anno; abbiamo la società peninsulare orientale sulla linea di Malta che comunica colle Indie, la quale ha un materiale enorme, e contro la quale conviene naturalmente che ci prepariamo a lottare. La società peninsulare orientale ha 52 bastimenti, 70000 tonnellate, 17000 cavalli. Queste società bisogna che si mettano in concorrenza con quelle che percorrono la linea d'Alessandria.

Citerò un fatto: l'altro giorno (fa vergogna il pensarlo) uno dei nostri bastimenti, per essere tratto in terra, ha costato sei volte di più di quello che costa a Taiti, al capo di Buona Speranza, ed in non so quante stazioni, non dico militari, ma stazioni commerciali inglesi.

Ebbene il *Sardegna*, vapore di 400 tonnellate (i quali vapori oggi non si guardano più), per essere tirato a Sestri, malgrado che il comando di divisione avesse concesso alla società Rubattino 300 uomini per tirare il bastimento, ha costato in tre giorni 12,000 franchi, oltre ad altre spese e non esclusi i pericoli.

Tutti gl'ingegneri ch'erano a Genova, tutti i costruttori della riviera, tutti gli ufficiali di marina sono accorsi a Sestri per compiere questa gran cosa, che farebbe ridere i Taitani, che hanno le calate d'alaggio nell'isola loro da molto tempo.

E voi volete far paragone delle nostre società nascenti colle società francesi, che hanno già una lunga esistenza, che da molti anni ricevono milioni di sussidio!

In questo momento la società transatlantica francese, che avrebbe tre anni di tempo per impiantarsi, riceve la cifra, che io credo più precisa, di 28 milioni, quantunque, ripeto, abbia infatti tre anni di tempo per la linea nuova degli Stati Uniti.

Ma l'Inghilterra colle immense linee commerciali, colle enormi sue ricchezze, con tutte le possibilità di fare il servizio ad un prezzo relativamente minimo, poichè è suo il materiale, suo il carbone, suo il personale, l'Inghilterra, dico, non paga forse alla linea *Cunard* dall'anno 1800 e tanti, 42 franchi alla lega?

Ma negli Stati Uniti la linea *Collins* non riceve forse 84 franchi la lega? Ma se sussiste questa società, se sussiste la *Cunard*, la quale ha già 30 bastimenti, 45000 tonnellate, e dei bastimenti come l'ultimo, la *Scotia*, di 4000 tonnellate, egli è perchè hanno avuto degli aiuti.

Con queste società voi dovrete naturalmente trovarvi a lottare. La marina nostra nasce oggi, e le società postali attuali sono il primo anello della marina avvenire, inquantochè non v'è chi siasi occupato della marina che non sappia che la marina a vela è condannata a perire, che noi non potremo uscire dal Mediterraneo per le comunicazioni coll'Oriente, quando si aprirà il passaggio del mar Rosso, se non avremo marina a vapore, poichè nel mar Rosso si naviga coi bastimenti mossi dal vapore, che possono lottare contro quei venti e percorrere un lungo tratto di mare, dovendo bordeggiare continuamente, facendo appena il 30 per cento di cammino, come si fa coi venti contrari.

Dunque, se noi vogliamo portare la nostra marina, non dico al punto cui sono le altre, poichè ci vuole assai ad andare a tal punto, ma in condizioni di vita possibile, di esistenza prospera, bisogna aiutare le nostre società.

Io ho la convinzione profonda che le nostre società, mi auguro di ingannarmi, perderanno. E, se il Governo vorrà fare il suo dovere nell'interesse della marina militare e dei trasporti eventuali di truppe in tempo di guerra, dovrà ogni tanto far verificare i conti di queste società, e, quando vedrà che la cosa non va, aumentare le sovvenzioni.

Così ha fatto il Congresso degli Stati Uniti d'America, che in queste cose è maestro. Non c'è questione di economia che tenga; è una questione di difesa pubblica. Si tratta prima di tutto di esistere.

Ora la marina a vapore d'oggi è la vita della marina avvenire; e, quando avremo cessato di pensare ad ammazzarci tutto il giorno, per bacco! bisognerà bene pensare a muovere il commercio, a far sì che il nostro paese non le riceva solamente, ma che anche i nostri marinai vadano a trasportare le merci agli altri popoli, in mezzo a quest'Europa che ci considera come cadaveri.

E per far questo, per dare un movimento alla nostra marina secondo le condizioni possibili del suo sviluppo, quando avrete fatto il doppio di quello che volete fare con questa legge; quando avrete concesso alle società tutti i mezzi per tenersi, non dico in pari condizioni alle inglesi, perchè voi capite bene che quelle grandi società che hanno cinquanta o sessantamila tonnellate in vapori, che hanno il carbone al prezzo di pochi scellini, saranno sempre in miglior condizione delle nostre, perchè tutto quello che noi tiriamo dall'Inghilterra essi l'hanno là; quando ancora avrete tutto questo, esse non potranno forse vivere.

Ora, volete che vivano queste società? La questione è lì. Non andate a cercare altra discussione. Questa sola è importante e non bisogna illuderci. Che cosa si vuol sospendere? Si vuol sospendere la vita? L'abbiamo fatto anche troppo.

Quando il Governo ha creduto di far gran cosa col dare dieci franchi per lega alla società Rubattino ha dimenticato che un'inchiesta, fatta per ordine del Parlamento inglese, ed era già la terza, ha dimostrato che anche ad un prezzo migliore le società inglesi non potevano vivere; nè poteva succedere diversamente. E adesso voi volete fare lo stesso, voi volete ridurre queste società a vivere tistiche?

Ognuno che s'imbarchi oggi a bordo di uno dei nostri bastimenti riconoscerà facilmente che, se vi è il bastimento sporco e non si può pulire, si perde nel cammino; ora è accaduto che molti dei nostri vapori perdono due miglia all'ora! E sapete che cosa vuol dire perdere due miglia all'ora?

Il ministro dei lavori pubblici, per quanto vorrà classificare i porti, fare delle concessioni a delle società perchè stabiliscano dei bacini ed aiutarle a fare in modo che si possa provvedere ai bisogni della marina, sarete ancora molto indietro; se non le aiutate potentemente, non avrete marina che vi serva.

Ma vi è di più; vi è una questione che m'importa assai più della marina, la quale, quando possa avere uno sviluppo che sia relativo alla nostra dignità, noi saremo morti; ma vi è, dico, una questione dell'oggi, del domani.

Io vi ho già detto altra volta: non desidero la guerra, perchè credo che bisogna farne una e grossa, e per questo conviene organizzarsi seriamente; ma, malgrado che io non desidero la guerra, essa può venire.

Voi sapete che abbiamo 70 mila uomini nel mezzogiorno d'Italia, che in una guerra possibile sono gente che non si può servire se non li raccogliete, se non li portate il più prontamente possibile là dove debbono essere strategicamente davanti al nemico.

Ma se oggi che siamo in pace, ed in tempo in cui la flotta

può far quello che vuole, non avete tanti legni, tanti vapori da non poter disporre di un piccolo vapore per una Commissione di nautica, la quale è messa in condizione che tutte le volte che deve partire deve guardare che tempo fa, come volete che si abbia a fare in tempo di guerra?

Abbiamo quattro vapori francesi che paghiamo 40 mila franchi al mese; ma volete sempre essere in questa condizione?

Io vi posso provare (vorrei esser breve, perchè sono cose che ognuno le sente) che nel 1860, nel periodo della campagna meridionale, la società che ha cinque bastimenti soltanto, la società Peirano, avrà trasportato 37 mila uomini. La società Zuccoli ne avrà trasportati 12 mila; quella di Rubattino ha un movimento annuo di 14 mila passeggeri. Fate dunque che la condizione di queste società migliori, fate che si riducano in istato di poter fare qualche cosa di serio, altrimenti, quando si presenterà l'occasione di servirvi dell'opera loro, sarete obbligati a spendere molto di più.

Quando noi eravamo a Napoli, allorchè si sciolse l'esercito meridionale, i soldati che lo componevano non potevano essere mandati alle loro case perchè mancavano i vapori.

Figuratevi la posizione di quell'esercito, al quale non si poteva più comandare, perchè non dipendeva più da nessuno essendo disciolto. Mancando i vapori, dovevano tutti questi soldati essere consegnati in caserma, comando al quale potevano rifiutarsi; il Governo non li forniva più di niente, bruciavano quindi le finestre per riscaldarsi, non avevano pagliericci, erano insomma in uno stato deplorabile, e tutto ciò perchè non c'erano vapori da trasportarli.

Sapete che cosa ha fatto ultimamente la marina inglese in occasione della guerra del Canada? Si sono presentate al Governo le enormi società che colà esistono, società le quali hanno in complesso 117 bastimenti, 6000 uomini d'equipaggio, e bastimenti di una portata di 4000 tonnellate; si sono, come dissi, presentate al Governo e gli dissero: avete truppa da mandare? siamo qui tutti a vostra disposizione, imbarchiamola e portiamola dove volete, pagherete quando lo potrete; cosicchè la marina inglese che ha 850 bastimenti a vapore, malgrado questo, non ha mosso il suo materiale da guerra, si è servita dei bastimenti di queste società ed ha mandato le truppe alla loro destinazione.

Nella guerra di Crimea i vapori inglesi sono venuti a prendere anche i nostri soldati. Abbiamo avuto la bella vista dei vapori inglesi che venivano a prendere le nostre truppe a Genova, noi che un tempo avevamo la Crimea, abbiamo veduto i bastimenti inglesi a prenderli, e questi bastimenti, a chi non li aveva veduti fuori, parevano una meraviglia.

I vapori inglesi nel 1855 trasportarono in massa pel Governo 450000 uomini. Il presidente del Consiglio diceva ieri, e tutti hanno applaudito, e chi non ha applaudito colle mani ha applaudito col cuore, diceva: non vi sarà questione in cui l'Italia non sia chiamata a dire la sua parola. E come farete a dire la vostra parola? Bisogna avere dei bastimenti. Dunque come si fa? Volete metter le compagnie in buone condizioni, e mentre gli altri pagano molto, voi volete darci niente. E poi dite che abbisognano delle grosse società; ma niente affatto; non sortiranno neanche le piccole; bisogna darci dei denari; nessuno va a fare all'amore a bordo dei bastimenti; il banchiere non ha mica il bel garbo di trar fuori dei milioni per metterli a bordo di legni per far piacere a noi; niente affatto; esso cerca non solo d'impiegar bene i suoi denari, ma di guadagnare. Ebbene io credo che non guadagneranno molto nei primi anni. Io non capisco più; a me pare che noi stiamo qui a cercare non il pelo nell'uovo, ma l'uovo nel pelo. (*ilarità*)

**PRESIDENTE.** Il deputato Peruzzi ha facoltà di parlare.

**PERUZZI.** Ho chiesto la parola per rispondere brevissimamente al signor Michelini che io consento pienamente nelle sue idee, tanto che per due volte, come ho già avvertito, aveva sperimentato la pubblica concorrenza prima di addivenire alla stipulazione di questi contratti che sono stati presentati all'approvazione della Camera.

In mancanza di offerte migliori parve che fosse meno male fare quello che si è fatto che non far nulla, o il continuare in uno stato di cose che dava continuamente luogo a dei giusti reclami e che metteva un ostacolo molto serio alle comunicazioni che bisogna favorire quanto più presto e meglio si può tra le varie parti del nostro regno.

Io credo che, se noi avessimo avuto dei servizi sulle coste dell'Adriatico fin dai primi tempi in cui fu fatta l'annessione delle provincie meridionali al resto d'Italia, probabilmente il brigantaggio avrebbe meno lacerato quelle infelici provincie, perchè sarebbe stato molto più facile mobilitare le truppe, trasportar soldati, ordini, provvigioni e stabilire fra le provincie istesse quelle relazioni, le quali non possono che efficacemente contribuire alla unificazione d'Italia, al mantenimento dell'ordine e della sicurezza e allo sviluppo della pubblica ricchezza.

Il Governo di cui io faceva parte stimò opportuno di dover spendere quanto faceva di bisogno per la cessazione di uno stato di cose che era troppo anormale e che non avrebbe potuto prolungarsi senza inconvenienti gravissimi per la cosa pubblica.

A questo proposito io assunsi una responsabilità la quale credo ampiamente giustificata dalle necessità del momento, collo stabilire nelle convenzioni che doversero queste eseguirsi provvisoriamente, salvo la debita indennità nel caso che al Parlamento non piacesse approvarle; ciò si fa abitualmente, e senza di questo sarebbe impossibile di provvedere all'andamento del pubblico servizio.

L'onorevole Susani mi ha perseguitato anche su questi banchi con una osservazione che altre volte mi aveva diretta sui banchi del Ministero, cioè col farmi responsabile del ritardo posto dalla Commissione a riferire su questa legge.

Io sono stato, e l'onorevole relatore della Commissione può farmene buona testimonianza, sono stato forse troppo insistente nel sollecitare questa relazione; so che la Giunta ha dovuto fare delle serie indagini prima di addivenire alle modificazioni delle convenzioni, e di farle accettare ai concessionari.

Ma in questo frattempo alcuni di essi acquistarono dei vapori, e fra gli altri il signor Rubattino, col coraggio di cui è ampiamente fornito, lo dico a sua lode, incontrò delle scadenze le quali minacciavano nientemeno che di farlo fallire; allora il Ministero, confesso questo peccato, assunse sotto la sua responsabilità di anticipargli una somma non grande colle dovute cautele, perchè potesse in ogni caso il Governo esserne rimborsato.

Ma se ora si volesse aggiungere un nuovo ritardo, come proponeva l'onorevole Susani, io sono convinto che rischieremo di mettere i concessionari attuali nella impossibilità di adempiere ai loro impegni e di dover trattare nuovamente l'affare come se fosse vergine.

Per tal guisa io non dubito di asserire che l'onorevole Susani ha proposto cosa che sarebbe estremamente pregiudizievole alle convenzioni, le quali difficilmente nelle condizioni presenti potrebbero spiegarsi migliori; imperocchè giova osservare che l'Inghilterra paga generalmente le sue sovvenzioni con molti e molti milioni, e, come ha detto l'onorevole



Bixio, lo spirito di associazione in quel paese è assai più sviluppato di quello che lo sia nel nostro. I mezzi di costruzione, di riparazione ed armamento dei bastimenti sono molto superiori ai nostri; i porti dove approdano sono generalmente sicurissimi, invece che i nostri non lo sono punto, e il carbone costa generalmente in Inghilterra 10 scellini, laddove presso di noi, nel Mediterraneo costa 40, e nell'Adriatico, se non isbaglio, da 45 a 48 lire la tonnellata.

Ora, signori, ciò malgrado, noi vediamo all'estero delle sovvenzioni le quali per l'Inghilterra variano tra i 9 e i 50 scellini, e quanto alla Francia io osservo che le messaggerie imperiali, delle quali tanto si parla e di cui ho qui la nota di tutti i bastimenti, hanno delle velocità le quali variano tra i 7 e i 10 nodi al massimo.

Dunque non c'è poi là quell'immensa economia che ci vuol far credere l'onorevole Susani, particolarmente se si osserva alla diversità di condizioni a cui ho accennato, e specialmente a quella del carbone, ed alle molte altre che ha enumerato l'onorevole deputato Bixio.

**PRESIDENTE.** Se nessun altro domanda la parola, la discussione generale è chiusa.

Converrebbe ora procedere alla discussione speciale degli articoli, ma siccome la Camera non sarebbe in grado di deliberare per mancanza di numero, così si deve rimandare questa discussione ad altra tornata.

#### PRESENTAZIONE DI CINQUE SCHEMI DI LEGGE:

- 1° TRATTATO DI COMMERCIO CON LA SUBLIME PORTA; 2° PER APPLICAZIONE A TUTTI I NAZIONALI DELLA LEGGE CONSOLARE DEL 15 AGOSTO 1858; 3° GIURISDIZIONE CONSOLARE IN LEVANTE; 4° RISCATTO DEL DAZIO DI STADE; 5° CONVENZIONE POSTALE CON LA SVIZZERA.

**RATTAZZI, ministro per gli affari esteri.** Ho l'onore di deporre sul banco della Presidenza un disegno di legge per l'approvazione di un trattato di commercio e navigazione, conchiuso tra il Governo di S. M. e la Sublime Porta, firmato in Costantinopoli il 10 luglio 1861.

Parimenti ho l'onore di presentare due progetti di legge: l'uno per l'applicazione a tutti i nazionali della legge consolare 15 agosto 1858, con alcune modificazioni; l'altro per l'invio presso alcuni consolati in Levante di magistrati incaricati del disimpegno delle funzioni inerenti all'esercizio della giurisdizione consolare.

Presento pure un progetto di legge per l'approvazione della spesa necessaria al riscatto del dazio di Stade, in coerenza ad una convenzione coll'Annover.

Infine debbo nuovamente sottoporre alla Camera l'approvazione del progetto di legge per la convenzione postale conchiusa colla Svizzera il giorno 8 dello scorso agosto.

La Camera ricorderà che ha già approvata questa convenzione, ma sgraziatamente, nella copia che era stata trasmessa a questo Consesso dal Ministero, si era omessa la seconda parte di un articolo.

Veramente questo errore materiale non può dar luogo a difficoltà, perchè, sebbene si fosse intralasciata quella parte dell'articolo nella copia, tuttavia nella relazione, che accompagnò lo schema di legge, si era fatto cenno speciale della disposizione medesima, e la Camera, sanzionando la stipulazione, ha anche tenuto conto di quella parte dell'articolo; ma siccome l'approvazione è stata fatta sopra una co-

pia inesatta, io stimo conveniente di ripresentare il progetto di legge.

Io prego la Camera di decretare d'urgenza l'esame di questa convenzione e di inviarla alla stessa Commissione la quale se n'è già occupata la prima volta; poichè io spero che potrà essere facilmente e senza nessuna difficoltà approvata dalla Camera.

**PRESIDENTE.** La Camera dà atto al signor ministro della presentazione di questi tre progetti di legge, che saranno stampati e distribuiti.

Quanto alla convenzione postale colla Svizzera, il presidente del Consiglio chiede che essa sia decretata d'urgenza ed inviata alla stessa Commissione che l'ha già esaminata la prima volta. Se non vi sono opposizioni, sarà approvata la doppia istanza fatta dal presidente del Consiglio.

(È approvata.)

#### DOMANDA DEL DEPUTATO BRUNO RELATIVA AL BACINO DI CARENAGGIO A PALERMO.

**PRESIDENTE.** La parola spetta al deputato Bruno per muovere una domanda al ministro dei lavori pubblici.

**BRUNO.** Vorrei fare un'interpellanza sul bacino di carenaggio a Palermo. Desidererei sapere se il signor ministro l'accetta.

**PRESIDENTE.** Svolga la sua domanda, il ministro poi dirà quando intenda rispondervi.

**BRUNO.** L'anno scorso, in occasione delle interpellanze relative a Napoli ed a Sicilia, parlai di un bacino di carenaggio già decretato dal Governo borbonico e non ancora eseguito. Convinto che l'attuale ministro dei lavori pubblici, il quale altra volta fu prodittatore in Sicilia, ne vorrà riconoscere l'importanza per la città di Palermo, mi permetto interrogarlo sopra questo punto perchè il Governo aveva assunto l'impegno di costruire siffatta opera, e circostanze eccezionali soltanto hanno impedito sinora agli antichi ministri il compimento di tale impegno.

Io spero dunque che l'attuale ministro vorrà dar peso alla mia proposta, ed è per ciò che nell'interesse del commercio in generale, e dei vantaggi che ne ricaverà Palermo, gli domando se vorrà sin d'ora accettare la mia preghiera, poichè in caso diverso mi riservo svilupparla ampiamente in altro giorno che piacerà al ministro e alla Camera.

**DEPRETIS, ministro dei lavori pubblici.** Io non sarei in grado di rispondere attualmente alla domanda che mi muove l'onorevole deputato Bruno, epperò mi riservo a chiedere informazioni al Ministero, e spero di potergli dire fra breve se l'istanza da lui fatta per la costruzione di un bacino sia effettuabile entro un breve tempo.

Posso nondimeno annunziare fin d'ora che fra i progetti di legge in parte allestiti avviene uno che riguarda il porto di Palermo, cioè la formazione di un antemurale davanti alla cala di Palermo.

Non posso però impegnarmi fin d'ora di presentarlo prima di averlo esaminato; questo progetto figura nell'elenco degli affari che riguardano appunto la città di Palermo e la Sicilia, dei quali ho chiesto immediatamente conto.

Assicuro quindi l'onorevole deputato Bruno che mi occuperò immediatamente dell'affare da esso lui accennato, e, se l'onorevole presidente vuol darmi qualche giorno di tempo, io sarò lieto di rispondere alla sua interpellanza.

**PRESIDENTE.** Il deputato Bruno intende egli di determinare il giorno?



## TORNATA DELL'8 MARZO

**BRUNO.** Il giorno che crede il ministro; non è poi affare d'urgenza.

**PERUZZI.** Nell'intento di risparmiare forse una discussione alla Camera, e siccome il signor ministro dei lavori pubblici ha dichiarato essere suo intendimento di presentare i progetti di legge che sono allestiti a questo riguardo, se la Camera mi permette, io darò brevissime spiegazioni.

Si tratta a Palermo di fare un antemurale per iscrivere l'attuale scalo della città, che formerebbe un porto abbastanza vasto e considerevole; questo progetto fu ultimamente spedito a Palermo affinché si facciano sul luogo le debite osservazioni, e nel progetto stesso vi è un bacino di carenaggio da costruire presso il forte di Castellammare.

Sarebbe stato anche nei divisamenti del Governo di convertire il forte stesso di Castellammare ad usi mercantili, sia per farne dei docks, sia per le dogane od altro uso che si voglia o sia richiesto dai bisogni del commercio. A tale scopo il Ministero dei lavori pubblici aveva comunicata al Ministero della guerra questa pratica, onde sapere il suo avviso riguardo all'uso cui possano essere destinate le dipendenze

di quel forte; ed io sono in grado di annunziare alla Camera che il ministro dei lavori pubblici aveva ricevuto già assicurazioni verbali dal precedente ministro della guerra che, a suo avviso, questo forte non fosse necessario per la difesa, e che in conseguenza poteva essere opportuno disporne per uso mercantile.

Ecco lo stato della questione.

Se pertanto l'onorevole interpellante si trova soddisfatto, la Camera vorrà sapermi grado, io spero, di questi schiarimenti.

La seduta è levata alle ore 4 3/4.

## Ordine del giorno della tornata di lunedì:

1° Seguito della discussione sul progetto di legge concernente il servizio postale marittimo;

2° Discussione del progetto di legge relativo alla privativa de' sali e tabacchi.

## TORNATA DEL 10 MARZO 1862

PRESIDENZA DEL CAVALIERE ANDREUCCI, VICE-PRESIDENTE.

**SOMMARIO.** Congedi. — Lettura di un disegno di legge del deputato Sineo sulla responsabilità ministeriale. — Approvazione di un'elezione. — Discussione del disegno di legge per il servizio postale nel Mediterraneo e nell'Adriatico — Avvertenza del deputato Susani relativa all'articolo 23 — Istanza del deputato Cugia sull'articolo 1 del quaderno d'oneri colla società Rubattino — Risposta del ministro dei lavori pubblici — Cenni del relatore sull'articolo 2 — Emendamento del deputato Mureddu all'articolo 6, combattuto dai deputati Conti, relatore, Valerio, Peruzzi, Bixio e dal ministro suddetto, e non appoggiato. — Comunicazione di un decreto di nomina a regio commissario del commendatore Manna. — Obbiezioni del deputato Susani sull'articolo — Parlano i deputati Conti, relatore, Valerio, Bixio, Ricci Giovanni, Peruzzi, Michelini, Vacca ed il ministro suddetto — Repliche e proposte diverse — È rinviato alla Commissione. — Domanda del deputato Gallenga circa la composizione del Ministero — Spiegazioni del presidente del Consiglio — Osservazioni del deputato Bixio — L'incidente è chiuso. — Annunzio d'interpellanza del deputato Petruccelli. — Lo schema di legge sull'amministrazione della pubblica istruzione è ritirato. — Si riprende la discussione — Emendamenti dei deputati Susani, Valerio, Bixio, e istanze del deputato Mureddu all'articolo 18 — Spiegazioni del ministro e dei deputati Ricci Giovanni e Conti — L'articolo è rinviato alla Giunta — Emendamenti dei deputati Valerio, Bixio e Peruzzi all'articolo 19 — Osservazioni del ministro e del relatore — Si approva l'articolo emendato — L'articolo 23 è pure rinviato alla Giunta coll'emendamento del deputato Susani, dopo osservazioni del ministro e dei deputati Valerio, Conti e Bixio.

La seduta è aperta all'una e mezzo pomeridiana.

**TENCA, segretario,** dà lettura del processo verbale della tornata precedente, che è approvato.

**GIGLIUCCI, segretario,** espone il seguente sunto di petizioni:

8043. La Giunta municipale di Arona, aderendo ai voti manifestati dalle popolazioni dei comuni interessati nel compimento della linea di strada ferrata da Gallarate al lago Maggiore, rivolge istanza simile alla petizione 7950.

8044. La Giunta municipale di Frassineto, provincia di Alessandria, espone i frequenti reclami dei padri di famiglia astretti al pagamento della tassa personale de' loro figli separati di abitazione, assenti, e persino di quelli in servizio militare, e domanda opportuni provvedimenti.

8045. Gli operai della fabbrica dei tabacchi di regia privata in Chiaravalle, provincia d'Ancona, domandano che l'attuale critica loro condizione venga migliorata, mentre stanno attendendo quei generali provvedimenti che saranno

## CAMERA DEI DEPUTATI — SESSIONE DEL 1861

per adottarsi a favore di tutti gli operai delle fabbriche medesime.

8046. Il Consiglio comunale e i cittadini di Casteltermini fanno istanza perchè quel comune dalla giurisdizione del tribunale di Sciacca venga nuovamente sottoposto a quella di Girgenti.

8047. Il sindaco di Mazzara, provincia di Trapani, trasmette una memoria diretta a ottenere lo stabilimento in quella città di un tribunale circondariale.

8048. Parecchi cittadini di Monteleone (Calabria Ulteriore II) rinnovano l'istanza formolata colla petizione 6848, trasmessa per deliberazione della Camera al ministro d'agricoltura e commercio, relativa al diritto di pesca spettante al comune nella tonnara di Bivona.

8049. Gli impiegati sussidiari tecnici presso gli ispettorati forestali di circondario in Lombardia domandano aumento dei loro stipendi.

## ATTI DIVERSI.

**PRESIDENTE.** Hanno fatto omaggio alla Camera:

Il Comitato dell'esposizione italiana, di una copia della seconda edizione del catalogo ufficiale dell'esposizione medesima;

Il municipio di Forlì, di 12 esemplari della relazione presentata dalla Commissione locale di censimento alla Giunta municipale sulla popolazione di quel comune;

Il signor avvocato Ignazio Baviera, da Catania, di 4 esemplari dell'orazione funebre da lui dettata per la morte del conte Di Cavour;

Il signor Quadri Alessandro, da Napoli, di 250 copie di un suo reclamo a stampa diretto al Consiglio superiore di pubblica istruzione e al Parlamento;

Le Giunte municipali di Monte Giorgio e di Offida, provincia di Ascoli, trasmettono deliberazioni di protesta contro le asserzioni del cardinale Antonelli;

I fabbricanti e venditori di tabacchi in Catania, di 50 copie di un reclamo a stampa diretto al Parlamento;

Il signor Santi Filippo, da Napoli, di altri 50 esemplari del suo progetto di una ricognizione africana;

De Bustelli-Foscolo e compagnia, di 250 esemplari degli statuti di una grande compagnia italo-orientale della marina nazionale mista;

Il sindaco di Napoli, di 500 esemplari di una memoria concernente il progetto di legge presentato dal ministro delle finanze per la cessione al municipio dei fabbricati e terreni posseduti dallo Stato esternamente alla cinta di Castelnuovo;

Il sindaco di Girgenti, di 500 copie di un reclamo a stampa diretto al Parlamento;

Le Giunte municipali di Atri e di Trapani inviano proteste contro le asserzioni del cardinale Antonelli.

**SUSANI.** Prego la Camera a voler dichiarare d'urgenza la petizione 8049, colla quale molti agenti forestali di Lombardia domandano che sia provveduto alla loro sorte inferiore a quella degli eguali impiegati in altre parti dello Stato.

(È decretata d'urgenza.)

**PRESIDENTE.** Il deputato Sinibaldi, per affari importantissimi del suo Municipio ed altri pubblici servizi, si scusa di non essere intervenuto alla Camera e chiede congedo fino al 24 del presente mese.

Se non vi sono opposizioni, s'intenderà accordato questo congedo.

(È accordato.)

Il deputato Muratori chiede congedo d'un mese dovendo per urgentissimi affari recarsi a Reggio di Calabria, sua patria.

(È accordato.)

Il deputato Gallozzi, per urgenti affari e per motivi di salute, chiede un congedo di due mesi.

(È accordato.)

Il deputato Coppino, a nome del deputato Govone, chiede che sia a questo accordato un congedo di due mesi, di cui abbisogna per ragioni di servizio.

(È accordato.)

(Il deputato Nicolucci presta giuramento.)

Il deputato Minervini desidera che sia annunziato alla Camera che per causa di salute egli è impedito oggi di assistere alla seduta.

## LETTURA DI UN DISEGNO DI LEGGE DEL DEPUTATO SINEO SULLA RESPONSABILITÀ MINISTERIALE.

**PRESIDENTE.** Da molti uffici è stata autorizzata la lettura di un progetto di legge del deputato Sineo sulla responsabilità ministeriale.

Se ne dà lettura. (V. vol. *Documenti*.)

## VERIFICAZIONE DI UN'ELEZIONE.

**PRESIDENTE.** Il deputato Macchi ha la parola per riferire sopra una elezione.

**MACCHI, relatore.** Riferisco, a nome del II ufficio, sull'elezione del collegio di Tricarico nella persona del signor De Boni.

Questo collegio è composto di quattro sezioni, e conta in tutto 945 elettori.

Nel primo scrutinio il signor Filippo De Boni ebbe 280 voti, D'Errico Giuseppe ne ebbe 45, Amadio Pasquale 29; 2 voti dispersi. Non avendo nè il signor De Boni, nè alcuno dei candidati ottenuto il numero di suffragi voluto dalla legge, si dovette passare al secondo ballottaggio. La seconda votazione doveva aver luogo il giorno 29 di dicembre. Ma, per circostanze di forza maggiore, questo ballottaggio non potè aver luogo; sicchè, per nuovo decreto fatto dal Ministero, il collegio si radunò il giorno 9 di febbraio. In quella circostanza il signor Filippo De Boni ebbe 239 voti, ed il signor D'Errico Giuseppe n'ebbe soli 52. Per lo che tutto avendo proceduto colla massima regolarità, e non essendovi alcun richiamo, l'ufficio II m'incaricò all'unanimità di proporvi la convalidazione di questa elezione.

(La Camera approva.)

**GALLENGA.** Vorrei chiedere al signor ministro dei lavori pubblici, solo ministro presente, se egli crede che quest'oggi avremo il piacere di avere alla Camera il suo collega senatore Poggi, giacchè il suo arrivo è stato annunziato nei giornali, ed io avrei una domanda a fargli.

**DEPRETIS, ministro per i lavori pubblici.** Rispondo all'onorevole Gallenga che il senatore Poggi è arrivato a Torino, che sono stato con lui stamane in Consiglio, ma io

non l'ho interrogato sulle sue intenzioni, se cioè egli oggi intendesse di venire alla Camera, o di assistere alla seduta del Senato. Per conseguenza, se l'onorevole Gallenga ha intenzione di muovere un'interpellanza all'onorevole ministro Poggi, il presidente della Camera, adattandosi alle consuetudini parlamentari, ha un mezzo semplicissimo per soddisfare al desiderio suo, mandando ad invitare l'onorevole senatore Poggi a venire un momento nella Camera.

**GALLENGA.** Non è un'interpellanza, ma una semplice domanda che io vorrei fare all'onorevole Poggi.

Non so se sia conveniente d'incomodare il signor ministro per una cosa di poca importanza; ho chiesto solamente se egli per caso sarebbe venuto alla Camera.

**DEPRETIS, ministro dei lavori pubblici.** Ho risposto che non lo so. (*ilarità*)

**SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PER LA CONCESSIONE DI UN SERVIZIO POSTALE MARITTIMO NEL MEDITERRANEO E NELL'ADRIATICO.**

**PRESIDENTE.** È all'ordine del giorno il seguito della discussione sul progetto di legge concernente il servizio postale marittimo sul Mediterraneo e sull'Adriatico.

Vengono in dibattimento gli articoli speciali della legge.

Il primo articolo porta che siano approvate le due convenzioni Rubattino e Accossato, per conseguenza bisognerà procedere all'esame delle convenzioni. Comincerò la lettura della convenzione col signor Raffaele Rubattino.

**SUSANI.** Domando la parola per l'ordine della discussione.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare.

**SUSANI.** Nella precedente tornata io annunciai che avrei creduto necessario di proporre qualche emendamento alle convenzioni poste in discussione. Uno di questi emendamenti io l'ho depresso sul banco della Presidenza, giudicando che dovesse aver sede all'articolo 23.

Ho però successivamente sentito da qualche deputato che esistono proposte le quali in parte coincidono col mio emendamento.

Mi pare che prima di procedere alla discussione degli articoli gioverebbe sapere quali sono queste proposte e quale l'opinione del signor ministro dei lavori pubblici sovra di esse, imperocchè, se le medesime idee si dovessero presentare a proposito di differenti articoli, la Camera perderebbe inutilmente un tempo prezioso.

L'emendamento del quale intendo parlare è quello per cui si vorrebbe far obbligo alle società concessionarie di dare la preferenza ai costruttori nazionali, tanto per i raddoppi, quanto per le nuove costruzioni, e ciò dopo il primo quinquennio.

Ora, se coloro i quali hanno a far proposte in questo senso lo credessero opportuno, e quando l'onorevole ministro volesse esternare in proposito il suo sentimento, credo che il lavoro della Camera sarebbe grandemente semplificato, imperocchè, se io non erro, l'onorevole ministro, essendosi abboccato coi signori Accossato e Rubattino, potrà esporre se i medesimi siano per accettare alcune modificazioni in quel senso che io credo favorevolissimo all'industria patria.

**DEPRETIS, ministro dei lavori pubblici.** Se l'onorevole presidente vuol dar lettura dei diversi emendamenti proposti, io non ho difficoltà di manifestare il mio pensiero.

Avverto però che, quanto all'emendamento di cui ha parlato l'onorevole Susani, mi pare sarebbe più conveniente rimandarlo all'articolo 23, nel quale appunto si accenna alle obbligazioni del concessionario e ai diritti del Governo allo scadere del quinquennio.

**PRESIDENTE.** Non vi erano altri emendamenti proposti oltre a quello dell'onorevole Susani sull'articolo 23 del quaderno d'onori, ed è così concepito:

« Scaduto il primo quinquennio, la società dovrà accordare la preferenza agli stabilimenti di costruzione italiani tanto per le riparazioni, quanto per nuovo acquisto del materiale di costruzione. »

Io mi riserbava a darne lettura quando venisse in discussione l'articolo 23, ma, avendo sentito che varii deputati si propongono di fare osservazioni sui singoli articoli, io non posso esimermi dal darne lettura.

**CASTELLANO.** Domando la parola.

Nell'ordine della discussione parmi avere il nostro onorevole presidente proposto di discutere prima il progetto di legge; io credo invece che dovremmo incominciare dal quaderno d'onori, perchè la discussione del progetto di legge non può essere che la conseguenza della discussione di questo.

**PRESIDENTE.** Questa osservazione è tanto opportuna che già io stesso l'ho fatta: forse non sono stato inteso. Appunto perchè il primo articolo della legge si riferisce alle convenzioni, non si può quell'articolo approvare, se prima non sono queste non solo, ma anche i quaderni d'onori, cui l'articolo primo di queste si riferisce, letti ed approvati.

Per conseguenza leggo l'articolo 1° della convenzione:

« Il ministro dei lavori pubblici e quello delle finanze, a nome dello Stato;

« Il signor cavaliere Raffaele Rubattino, contraente a nome proprio e della compagnia da lui rappresentata, hanno concertato e stipulato quanto segue:

« Art. 1. Il signor Raffaele Rubattino si obbliga ad eseguire per quindici anni il servizio postale tra la Penisola italiana, l'isola di Sardegna, l'arcipelago toscano e Marsiglia, sotto l'esatta osservanza delle condizioni contenute nel quaderno d'onori annesso alla presente convenzione. »

Qui, credo, bisogna immediatamente passare alla lettura...

**SUSANI.** Mi pare che sarebbe conveniente di leggere e deliberare prima sul quaderno d'onori.

**PRESIDENTE.** Appunto perchè questa prima parte dell'articolo 1° riguarda al quaderno d'onori, stava per darne lettura e porlo in discussione.

Il quaderno d'onori annesso alla convenzione Rubattino è del seguente tenore:

« ART. 1. Il servizio dovrà farsi coi piroscafi della società concessionaria, e sarà regolato come segue:

« a) Un viaggio settimanale da Genova a Cagliari;

« b) Un viaggio settimanale da Genova a Cagliari, toccando Livorno, con prosecuzione a Tunisi ed a Palermo alternativamente;

« c) Un viaggio ogni due settimane tra Cagliari e Napoli, toccando Tortoli e Terranova;

« d) Un viaggio ogni due settimane lungo la costa orientale dell'isola di Sardegna da Cagliari alla Maddalena, toccando Tortoli, Orosei e Terranova;

« e) Un viaggio settimanale tra Genova e Porto Torres, toccando la Maddalena ogni due settimane;

« f) Un viaggio settimanale tra Genova e Porto Torres, toccando Livorno e Bastia settimanalmente e la Maddalena ogni due settimane;

## CAMERA DEI DEPUTATI — SESSIONE DEL 1861

« g) Un viaggio settimanale tra Livorno e Portoferraio, con approdo a Piombino;

« h) Un viaggio settimanale da Livorno a Santo Stefano, toccando l'isola di Capraia, Portoferraio, Pianosa e Giglio, col ritorno da Santo Stefano a Livorno, toccando Portoferraio e Capraia.

« Le distanze nautiche fra i diversi punti d'approdo rimangono determinate nel modo seguente:

« Da Genova a Livorno . . . .	Leghe	27
— Terranova . . . . .	»	73
— Tortoli . . . . .	»	92
— Cagliari . . . . .	»	121
— Maddalena . . . . .	»	68
— Porto Torres . . . . .	»	84
Da Livorno a Tortoli . . . . .	»	74
— Terranova . . . . .	»	56
— Bastia . . . . .	»	22
— Cagliari . . . . .	»	103
— Maddalena . . . . .	»	51
— Portoferraio . . . . .	»	15
— Capraia . . . . .	»	13
— Piombino . . . . .	»	13
Da Cagliari a Tunisi . . . . .	»	56
— Palermo . . . . .	»	73
— Terranova . . . . .	»	54
— Tortoli . . . . .	»	31
Da Terranova a Napoli . . . . .	»	73

**CONTI, relatore.** Riguardo a Tortoli e Terranova non si ebbero ancora dal Ministero della marina le cifre, le quali indichino quale sia la loro distanza; appena si saranno ricevute, si porranno nella legge.

**PRESIDENTE.** (Proseguendo la lettura)

« Da Terranova alla Maddalena	Leghe	40
— Orosei . . . . .	»	16
Da Porto Torres a Maddalena	»	26
— Bastia . . . . .	»	48
Da Tortoli a Orosei . . . . .	»	9
— a Terranuova . . . . .	»	»
Da Bastia a Maddalena . . . . .	»	33
Da Giglio a Santo Stefano . . . . .	»	4
— Pianosa . . . . .	»	13
Da Portoferraio a Pianosa . . . . .	»	11
— Piombino . . . . .	»	4
— Santo Stefano . . . . .	»	17
— Capraia . . . . .	»	9

« Queste distanze saranno rivedute e nuovamente determinate dal Governo quando siano mutate le presenti condizioni dei porti nelle acque dei quali devono sorgere i piroscafi della società.

« Durante la concessione il Governo non potrà sussidiare altri servizi di navigazione sulle linee stabilite nel presente articolo.

« Questa interdizione però non si estende alle linee per corse dai piroscafi di altre società che, facendo capo ad altri punti che non siano quelli designati nel presente itinerario, tocchino alcuna delle stazioni sovra designate. »

**CUGIA.** Vorrei domandare al signor ministro dei lavori pubblici una dichiarazione, se però egli crede poterla fare.

Nel servizio di cabottaggio per la costa orientale della Sardegna trovo che i punti d'approdo sono Tortoli, Orosei e Terranuova. Queste tre località sono veramente quelle che presentano maggiori vantaggi per l'approdo. Però vi sono altre località, come Muravera e Siniscola, dove si può fare un commercio assai importante. Se non che non v'ha in tale

località un porto che permetta sempre ad una nave a vapore di potersi fermare. Quindi domanderei al signor ministro se non fosse nella sua intenzione d'intendersi colla società Rubattino, essendo ciò nel suo interesse come di quello delle popolazioni, affinché, quando il tempo lo permette, facesse una fermata all'altezza di Siniscola e di Muravera. Questo sarà un gran bene per quelle popolazioni.

**DEPRETIS, ministro dei lavori pubblici.** L'onorevole deputato Cugia sa benissimo che bisogna conciliare gl'interessi delle località intermedie cogli interessi dei punti estremi, che sono d'ordinario i più importanti; sicchè debbo limitarmi a dichiarare che farò il possibile per conciliare questi due interessi. Del resto, se la cosa sta come egli dice, se la società Rubattino sarà interessata ad approdare nelle località da lui indicate, tempo permettendolo, per parte del Governo può star sicuro che non evvi difficoltà ad acconsentire al più gran numero d'approdi che sarà possibile, ben inteso salvo gl'interessi dei punti estremi, che non vanno dimenticati.

**CUGIA.** Sono soddisfatto delle spiegazioni del signor ministro, tanto più che avendone parlato colla società Rubattino mi fu detto che la medesima non avrebbe difficoltà a questo proposito, ogni volta che il tempo fosse stato bello.

Ho fatto quest'osservazione per tranquillare le popolazioni che tengono molto a che un tal servizio si faccia.

**PRESIDENTE.** Se non vi sono osservazioni, s'intenderà sospesa la determinazione della distanza da Tortoli a Terranuova, e nel resto l'articolo è approvato.

« ART. 2. Il Governo avrà facoltà di togliere degli approdi e stabilirne dei nuovi, e di aumentare il numero dei viaggi determinati nell'articolo 1.

« In questo caso il numero dei bastimenti e le condizioni del contratto saranno stabilite di comune accordo, purchè non risultino più onerose di quelle che per la presente convenzione sono concesse.

« In caso di contestazione, sarà giudice fra le parti un Consiglio d'arbitri.

« Questo Consiglio di arbitri sarà composto di due persone a scelta del Governo, sulla proposta della Corte dei conti, e di due altre persone a scelta della società. Queste quattro persone ne designeranno una quinta a maggioranza di suffragi, alla quale sarà devoluta la presidenza. A parità di voti la scelta della quinta persona verrà fatta dal presidente del tribunale di commercio del luogo ove ha sede il Governo centrale.

« Il Consiglio d'arbitri giudicherà inappellabilmente. »

**CONTI, relatore.** Domando la parola.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare.

**CONTI, relatore.** Faccio osservare alla Camera che il Ministero ha trovato questa maniera di elezione degli arbitri proposta dalla Commissione, in modo che debbano essere nominati dalla Corte dei conti, eccellente quando si trattasse solo di Genova, meno conveniente per paesi molto più lontani, come sarebbe la Sicilia, dove la Corte dei conti non può avere conoscenza di uomini abili a giudicare come arbitri.

La Commissione si è appagata di questa ragione che le sembrò convincente, epperò propone alla Camera di ristabilire questo articolo come prima era stato compilato dal Ministero.

**PRESIDENTE.** Se non vi è chi si opponga, s'intenderà respinto l'emendamento della Commissione e ristabilito l'articolo nel primitivo tenore.

**CONTI, relatore.** Soltanto per ciò che riguarda la Corte dei conti. Del resto i due primi alinea restano come quelli della Commissione. Gli altri sono quelli del Ministero.

## TORNATA DEL 10 MARZO

**PRESIDENTE.** Per quel che riguarda l'elezione degli arbitri resta il progetto ministeriale.

Con queste modificazioni, se non vi sono opposizioni, l'articolo 2 s'intenderà approvato.

(È approvato.)

« ART. 3. L'orario delle partenze verrà determinato dal Ministero dei lavori pubblici, sentita la società, e potrà essere variato, mediante preavviso di quindici giorni.

« Le partenze dai punti estremi od intermedi non potranno essere ritardate se non per ordine scritto del Ministero dei lavori pubblici, delle autorità superiori delle provincie e dei direttori delle poste, o per causa di forza maggiore, di cui sarà giudice il commissario del Governo.

« I ritardi ordinati dall'amministrazione dovranno essere notificati alla società tre ore prima di quella fissata per la partenza; non potranno protrarsi oltre le ore tre, e non daranno diritto ad alcuna indennità

« I piroscafi della società non potranno approdare ad altri punti che a quelli designati nel loro itinerario, salvo il caso di forza maggiore, che dovrà essere giustificato con processo verbale, a tenore delle leggi.

« Se l'approdo per forza maggiore avrà luogo in un porto estero, il processo verbale dovrà essere vidimato dal consolato italiano. »

(La Camera approva.)

« ART. 4. Nei porti italiani un commissario del Governo sarà incaricato di vegliare alla esatta esecuzione delle condizioni del quaderno d'onori.

« I commissari del Governo avranno diritto di fare a bordo dei piroscafi le visite che giudicheranno opportune e potranno farsi accompagnare a questo scopo dalle persone di cui stimeranno conveniente richiedere l'assistenza.

« I commissari del Governo saranno designati dal Ministero dei lavori pubblici di concerto col ministro della marina. »

**VALERIO.** Domando la parola.

Io non intendo di fare nessuna proposta esplicita; vorrei solamente pregare l'onorevole ministro dei lavori pubblici a dirmi se s'intenda qui di creare dei commissari del Governo per ogni porto. Vedo che qui si parla di commissari del Governo nei porti italiani; pare che queste attribuzioni dei commissari si potrebbero benissimo assegnare alle autorità che, o per ragione tecnica, o per ragione amministrativa, stanno già sovrapvegliando i varii altri servizi che occorrono nei varii porti italiani.

**DEPRETIS, ministro dei lavori pubblici.** Dichiaro all'onorevole deputato Valerio che non è per nulla intenzione del Governo di creare un nuovo personale, ovvero di nominare un commissariato apposito per le visite della marina a vapore. Il Governo si varrà dei funzionari che sono più idonei nei vari porti di mare per esercitarvi queste funzioni di vigilanza nell'interesse del servizio.

**PRESIDENTE.** Se non v'ha altra osservazione, l'articolo 4 s'intenderà approvato.

(È approvato.)

« ART. 5. Prima della partenza dei piroscafi il commissario del Governo potrà riconoscere se l'immersione del piroscafo non eccede il limite fissato pel carico intero, cioè se il medesimo non sia caricato oltre la fissata linea d'acqua in carico, se l'equipaggio è completo, e verificare l'ora della partenza.

« Il commissario del Governo potrà richiedere in qualunque occasione che gli sia data visione del giornale di bordo e dell'inventario degli oggetti ed attrezzi necessari alla navigazione esistenti in ciascun piroscafo.

(È approvato.)

« ART. 6. Per le linee di Cagliari, Tunisi e Palermo si dovranno adoperare piroscafi ad elice, della portata non minore di 500 tonnellate, misura di costruzione, e di una velocità media non minore di 9 nodi all'ora.

« Per la linea di Porto Torres si dovranno impiegare piroscafi ad elice di almeno 420 tonnellate, misura di costruzione, ed aventi una velocità media di 9 nodi all'ora.

« Per la linea fra Cagliari e Napoli si dovranno impiegare piroscafi ad elice di 500 tonnellate, misura di costruzione, e di una velocità media di 7 nodi all'ora.

« I piroscafi destinati al servizio della costa orientale della Sardegna dovranno essere di almeno 150 tonnellate, misura di costruzione, ed avere la velocità media di 8 nodi all'ora.

« I piroscafi finalmente destinati al servizio dell'arcipelago toscano dovranno essere di almeno 200 tonnellate, misura di costruzione, e di una velocità media di 9 nodi all'ora.

« La società dovrà avere il numero dei piroscafi necessario alla regolare ed esatta esecuzione di tutti i servizi. Alla fine del mese di agosto dell'anno 1862 la società dovrà possedere non meno di nove piroscafi, di cui tre aventi la velocità media di 10 nodi all'ora, da impiegarsi nei viaggi diretti che hanno luogo ogni due settimane tra Genova e Cagliari e tra Genova e Porto Torres. »

**CONTI, relatore.** Ho chiesto di parlare per dichiarare alla Camera che si è usata la voce *portata*, come la sola che convenga in questo caso.

Tuttavia mi pare che giustizia vuole che i concessionari non debbano essere obbligati a maggior portata di quella che veniva accennata nel quaderno d'onori quale lo compilava il Ministero, cioè a quella misura di costruzione che è la traduzione del *builder measurement* inglese.

Non sarebbe giusto, per mettere nella legge una voce italiana, far pagare quest'italianità alla società, attribuendole un onere, cui non si era obbligata.

Perciò resta inteso che la Commissione nautica, la quale dovrà stabilire la portata dei varii bastimenti ed il modo di verificarla, riguardo a questo contratto dovrà tenersi alla portata calcolata secondo l'accennata misura inglese.

**PRESIDENTE.** Il deputato Mureddu ha la parola.

**MUREDDU.** Sento il dovere di far presente alla Camera che nel secondo alinea di questo articolo 6 trovasi determinata una differenza notabilissima fra la portata di tonnellaggio dei piroscafi che si dovranno adoperare per la linea di Porto Torres, e quella delle altre linee indicate nello stesso articolo, la quale, a mio credere, non sembrerebbe in alcun modo legittimata.

Questo servizio di vapori che da noi si ordina, oltre alle corrispondenze postali, serve anche per la facilitazione del commercio specialmente fra i due punti principali della Sardegna; ora il commercio più importante di quest'isola si esercita nei due suoi porti principali, vale a dire nel porto di Torres ed in quello di Cagliari, che se ne dividono il movimento; e, non ostante questa importanza di commercio, io vedo che resta diminuita la portata delle tonnellate fissata per i piroscafi da adoperarsi nella linea di Porto Torres sino a 420 tonnellate, mentre resta stabilita quella di 500 tonnellate per i piroscafi della linea di Cagliari. Questa differenza, ripeto, non so come possa giustificarsi. Forse è stata unicamente determinata da che Porto Torres non si trova molto accessibile ai bastimenti di grande portata, come invece lo è quello di Cagliari; ma a questa causa si sarebbe potuto rimediare, a quest'ora soprattutto che Porto Torres è stato dichiarato porto di prima classe come quello di Genova ed altri; quindi questa scusa di una trascuranza che sarebbe

imputabile a chi avrebbe dovuto provvedervi non può valere per sostegno di questa differenza. Io so, per relazioni e per propria conoscenza, che soventi accadono a Porto Torres ingombri deplorabilissimi di mercanzie, gran parte delle quali restano perdute per non poter giungere a tempo all'imbarcazione e perchè i bastimenti, per la limitata capacità, non possono caricare tutte le mercanzie che si presentano. Io quindi vorrei vedere sparito questo inconveniente e questa differenza dall'articolo 6; il che si potrebbe fare, togliendo affatto il secondo alinea ed aggiungendo all'alinea primo le parole: *per le linee di Cagliari, Porto Torres, Tunisi e Palermo.*

Con quest'aggiunta al primo alinea dell'articolo 6 e colla soppressione dell'alinea secondo si rimedierebbe a questo inconveniente.

Spero che il Ministero e la Commissione non si opporranno all'approvazione dell'emendamento da me proposto.

**PRESIDENTE.** La parola spetta al signor Susani.

**SUSANI.** Se l'onorevole relatore vuol parlare, siccome io non intendo dir altro se non quello che è stato avvertito dall'onorevole preopinante, mi pare più opportuno ch'ei risponda, ed io parlerò dopo.

**PRESIDENTE.** La parola spetta al signor relatore.

**CONTI, relatore.** La Commissione non può accettare l'emendamento quale è proposto dall'onorevole Mureddu. Non lo può accettare perchè la ragione fondamentale che consiglia dapprima il Ministero a compilare in tal modo l'articolo e la Commissione poi ad accettarlo sta in ciò che la distanza fra Genova e Porto Torres, essendo assai minore di quella da Genova a Cagliari, evidentemente si deve imbarcare molto minor quantità di carbone per condurre un piroscalo da Genova a Porto Torres, che per andare fino a Cagliari, e così diminuire la portata, trasportando egual quantità di carico colla stessa velocità.

**MUREDDU.** Domando la parola.

**CONTI, relatore.** Quanto poi a ciò che questi vapori, i quali sono di 420 tonnellate, manchino di spazio, dirò all'onorevole Mureddu ch'io auguro sinceramente alla società di trovarsi spesso in tale imbarazzo, ma che credo assai difficile che ciò possa mai accadere.

Infine su ciò che riguarda la profondità delle acque di Porto Torres, osserverò che, per quanto esso sia stato dichiarato con legge porto di prima classe, realmente e materialmente è tale da non ammettere piroscali che peschivo più di quello che risponde alla portata dalla Commissione e dal Ministero adottata.

Questa è adunque una ragione e validissima ragione di più che dimostra la necessità di limitare a 420 tonnellate la portata di questi piroscali.

**PRESIDENTE.** La parola spetta al deputato Mureddu.

**MUREDDU.** A me pare inaccettabile affatto la ragione adottata dalla Commissione fondata sul minor spazio che occupa nei viaggi di Porto Torres la provvista dei carboni, perchè questo tragitto, quantunque minore di quello che si deve percorrere nella traversata per Cagliari, non può portare una differenza così notevole come questa che si verifica.

Questa ragione poi, per cui si vuol supporre capacità insufficiente, cessa pienamente in presenza del fatto da me enunciato, e che do per certo e positivo, del lamentato ingombro di merci che spesso si verifica nelle partenze di Porto Torres.

Quanto alla ragione che il porto non abbia la profondità necessaria per ricevere grossi bastimenti non la posso ammettere a scusa di questa differenza.

In ogni caso si domanda al signor ministro che voglia dire

se intende di mettere in esecuzione la legge del 1852, la quale dichiara di prima classe e di prima categoria il porto di Porto Torres e implica conseguentemente che i porti di questa categoria debbano avere mezzi di ricevere bastimenti commerciali di qualsiasi portata e tutte le facoltà d'imbarco e di sbarco, essendo dalla legge stessa definiti quelli che offrono ogni agio ed opportunità di scalo al commercio.

Io intendo di domandarne una esplicita dichiarazione, inquantochè altre volte presi la parola su questo argomento, ne trattai col cessato ministro il quale, almeno da quanto con me si spiegò, pareva molto favorevole al mio intento. Questa legge è una di quelle che restano ben fatte per la Sardegna, ma che si citano semplicemente in certe circostanze, quando cioè si vuol dare ad intendere che per l'isola qualche cosa si è fatto: fuori di queste circostanze è una di quelle di cui può dirsi col poeta:

*Le leggi son, ma chi pon man ad elle?*

**DEPRETIS, ministro per i lavori pubblici.** Rispondendo all'eccitamento del signor Mureddu, debbo dire che io non credo possa mettersi in dubbio la volontà del Ministero di eseguire le leggi vigenti. Se il porto di Porto Torres è dichiarato di prima categoria, il Ministero deve spendervi tutti gli assegnamenti che la Camera avrà stanziati in bilancio onde metterlo in condizioni migliori; ma capirà facilmente l'onorevole Mureddu che dopo tre o quattro giorni dacchè io seggo al Ministero dei lavori pubblici non posso essere in grado di dirgli quali saranno precisamente i lavori che si potranno fare. Questo posso dire che la materia dei porti è una di quelle su cui il Governo porterà la maggiore attenzione.

#### COMUNICAZIONE DI UN REALE DECRETO DI NOMINA DEL COMMENDATORE MANNA A COMMISSARIO REGIO PER SOSTENERE ALCUNE LEGGI.

**SELLA, ministro per le finanze.** Ho l'onore di deporre sul banco della Presidenza un regio decreto col quale il signor commendatore Giovanni Manna, direttore generale delle gabelle, è nominato commissario regio per sostenere la discussione dei seguenti progetti di legge:

- 1° Privativa dei sali e tabacchi;
- 2° Tariffa dei prezzi di privativa dei sali e tabacchi;
- 3° Privativa dei tabacchi nelle isole di Sicilia e di Capraia;
- 4° Ordinamento delle guardie doganali.

**PRESIDENTE.** La Camera dà atto al signor ministro della presentazione di questo decreto.

#### SI RIPRENDE LA DISCUSSIONE SUL SERVIZIO POSTALE MARITTIMO.

**PRESIDENTE.** Il deputato Valerio ha la parola.

**VALERIO.** Alle spiegazioni date dall'onorevole ministro dei lavori pubblici aggiungerò che col classificare un porto di prima categoria si vuol semplicemente dire che per quel porto le spese per opere e per manutenzione sono a carico dello Stato, non vuol mica dire che al porto sarà data una profondità di 3, di 10 o di 20 metri.

Quanto poi all'affondamento di questo porto, io credo che bisognerà certo pensarci, perchè, come ci ha già dichiarato

## TORNATA DEL 10 MARZO

altre volte il precedente ministro dei lavori pubblici, è di fatto che in questo porto vi ha un fondo roccioso per cui è impedito un affondamento coi mezzi ordinari, e bisognerà pensare a provvedere coi mezzi che dà attualmente la scienza, i quali assicurano risultati che non si ottengono coi soliti cavafanghi. E questa io credo sarà certamente un'opera di una certa entità cui bisogna pensare.

Ma per ora sarebbe impossibile di scrivere in questa legge che si vuole che in Porto Torres entrino le navi che peschino più di quello che si può pescare in Porto Torres.

Quando coi lavori necessari sarà affondato maggiormente questo porto, allora potrà essere il caso, in una nuova convenzione, di scrivere che il tonnello di quelle navi vuol essere accresciuto. E noto qui che, se in effetto il commercio di Porto Torres darà luogo a questo tonnello, sarà nell'interesse della società di accrescere la portata delle navi con cui farà il commercio di Porto Torres, perchè l'aumento del tonnello del bastimento non istà in proporzione diretta coll'aumento delle spese: le spese di amministrazione, le spese di personale fino ad un certo punto sono costanti, e, se l'amministrazione che assume quest'obbligo può trovare merci sufficienti per trasportarle, io credo che la società Rubattino lo farà per la sua propria convenienza, quando il commercio glielo permetterà, e quando il porto sarà abbastanza profondo per poter ammettere navi di maggior portata.

Ma per ora non può ammettersi certamente che si scriva nel secondo alinea dell'articolo 6 una stazatura (parola che io amerei molto che fosse sostituita alla parola *portata*) superiore a quella che effettivamente si può avere.

**PRESIDENTE.** Il deputato Peruzzi ha facoltà di parlare.

**PERUZZI.** L'onorevole deputato Valerio ha già espone le osservazioni che io volevo fare; aggiungerò però che quegli studi a cui egli accennava sono stati ordinati e si stanno facendo, e probabilmente si potrà adottare pel porto di Porto Torres il sistema che il signor Poirel si propone di adottare per iscavare il porto di Livorno presso il molo nord, e che consiste nello adattare ai cavafanghi dei martelli piloni che rompano il fondo roccioso. Ma questo lavoro dovrà necessariamente essere assai lungo, perchè, come ha detto benissimo l'onorevole deputato Valerio, il porto di Porto Torres è in condizioni eccezionali, ed i mezzi ordinari vi hanno sempre fatto pessima prova.

**PRESIDENTE.** Il deputato Mureddu persiste nel suo emendamento?

**MUREDDU.** Vi persisto.

**DEPRETIS, ministro dei lavori pubblici.** Prego il deputato Mureddu di aver presente anche una considerazione amministrativa. Importa che questa legge sia votata, ed importa nell'interesse stesso della Sardegna, la quale ha veduto con molto piacere i nuovi piroscafi della società Rubattino comparire sulle sue coste a cambiare, come ha detto nell'ultima seduta l'onorevole Peruzzi, quasi l'opinione pubblica. Ora la società Rubattino ha nel suo capitolato delle linee assai gravose. Il servizio dell'arcipelago toscano è un servizio che impone un onere grave e a pura perdita; il servizio da Cagliari a Palermo, che si migliorerà col tempo, ma attualmente non si può fare che a perdita, almeno tale è la mia opinione; così il servizio da Cagliari a Napoli.

Ora, se variando il capitolato noi veniamo a rendere più grave la condizione della compagnia, la quale ha già una parte del materiale preparato, noi la mettiamo in condizioni tali che non so se sarà disposta a conservare questa convenzione alla quale io aderisco.

Io ho insistito nell'ultima seduta su questo punto, che cioè dal momento che la Camera può essere persuasa come questa convenzione potrebbe forse essere migliore, ma nelle circostanze attuali è utile, non introduca delle variazioni, le quali, se non fossero accettate, renderebbero nullo il beneficio di questa convenzione.

Io quindi prego l'onorevole Mureddu per lo stesso interesse della Sardegna, di cui egli è sicuramente caldo sostenitore, lo prego, dico, a ritirare il suo emendamento.

**MUREDDU.** Mi pare che dal testo della legge risulta che il signor Rubattino. . . .

**BIXIO.** Mi scusi, ma io aveva chiesto la parola prima. Se però il deputato Mureddu ritira il suo emendamento, io non ho più ragione di parlare.

**PRESIDENTE.** Il deputato Mureddu ritira il suo emendamento?

**MUREDDU.** No, non lo ritiro.

**PRESIDENTE.** Allora la parola spetta al deputato Bixio.

**BIXIO.** Ritenga l'onorevole Mureddu che la differenza tra 500 tonnellate e 420 non è poi tale per cui egli debba mettere un'insistenza particolare nel sostenere il suo emendamento; ma ritenga di più che è di grande interesse per la società il portare i suoi bastimenti ad una capacità massima, cosa che si verifica in tutte le società. Per esempio, la società Cunard non fu niente affatto costretta a costruire, come ha fatto, lo *Scozia* di 4000 tonnellate. Converrebbe molto di più certamente alla società Rubattino di poter portare le sue navi alla massima capacità; al contrario potrà convenirle di averle di una velocità minima.

Ma havvi una difficoltà, ed è che navi di tale portata non entrano nel porto di Porto Torres, e non ci staranno per qualche tempo ancora.

Ora, perchè fosse sostenibile quell'ammendamento, bisognerebbe almeno che vi s'inserisse la clausola: *quando il porto potrà riceverli*, dacchè dagli studi fatti risulta che non vi stanno bastimenti di 500 tonnellate, perchè non vi si potrebbero muovere. Ed una tale difficoltà, come già dissi, durerà ancora qualche tempo. Veramente sono già corsi alcuni anni che io non sono più stato a Porto Torres, ma per quanto ne ho notizia, dagli scandagli a penetrazione risulta che il fondo non è tanto facile a scavarsi.

Dunque almeno si metta quella clausola che ho indicata, la quale del resto stimo inutile, perchè certamente la società Rubattino non troverà niente di meglio che di poter portare i suoi bastimenti alla massima portata.

Il deputato Mureddu sa che a Porto Torres rimangono continuamente merci a caricarsi, perchè i bastimenti che vi entrano non possono prenderle. Ora, se la società Rubattino potesse spedirvi dei legni di maggior portata, certo sarebbe questo un vantaggio per la società. Ritenuti questi dati di fatto che io stimo precisi, credo che l'onorevole deputato Mureddu non vorrà insistere sul suo emendamento, tanto più che la differenza non è enorme.

**MUREDDU.** Sicuramente non pretendo di ottenere l'impossibile, perchè non era ciò nella mia intenzione quando ho domandato di fare questo cambiamento all'articolo.

Io intendeva di far conoscere questa differenza che era dannosa agli interessi del capo settentrionale dell'isola; ma quanto tutte le buone intenzioni mi si manifestano associandomi alle idee ed alla concessione dell'onorevole Bixio, proporrei di aggiungere le parole: *fin quando lo stesso porto non sia messo in condizione di ricevere bastimenti di maggiore portata*.

**CONTI, relatore.** La Commissione non può accettare neq-



meno questo emendamento, perchè non è possibile obbligare una società a costruire ora dei piroscafi di una data profondità e capacità, e poi quando sarà espurgato il fondo di Porto Torres costruirne degli altri di profondità diversa, come se costruire un piroscifo fosse la cosa più facile e meno dispendiosa di questo mondo.

*Voci.* Ai voti! ai voti!

**PRESIDENTE.** Domando se è appoggiato l'emendamento del deputato Mureddu.

(Non è appoggiato.)

**SUSANI.** Quando l'onorevole relatore della Commissione ebbe a dare la ragione per cui era stato adottato il vocabolo *portata* invece di *stazatura*, e fece quelle dichiarazioni che erano necessarie per precisare l'entità dell'unità di misura che si dovesse impiegare, io chiesi la parola onde cogliere l'occasione per pregare il ministro dei lavori pubblici a volere su questo proposito insistere presso i suoi colleghi, e principalmente presso il ministro della marina, onde una buona volta sia adottata per queste e per le altre misure una unità legale.

Credo che ciò risponderà ad un bisogno sentito dal paese e certamente vivissimo in quanti hanno ad occuparsi di siffatto argomento.

**CONTI, relatore.** Faccio osservare all'onorevole Susani che la Commissione ha avuto cura di compilare un apposito alinea, nel quale si stabilisce che il Ministero dovrà nominare una Commissione per determinare tutto ciò che riguarda queste unità, perciò il suo voto è pienamente soddisfatto. Una volta nominata questa Commissione dal ministro della marina e da quello dei lavori pubblici, sarà essa per legge obbligata a tenere presente tutti gli elementi che furono accennati dal preopinante.

Poichè ho facoltà di parlare farò poi osservare al signor presidente che da quest'articolo bisogna togliere il quarto alinea, che dice: « Per la linea da Marsiglia a Genova dovranno impiegarsi piroscafi, » ecc. Essendosi tolto il viaggio da Marsiglia a Genova, questo alinea non può più stare.

**VALERIO.** Sento con piacere confermarsi ciò che già venne dichiarato nella relazione intorno all'incarico dato ad una Commissione riguardo alle varie unità di forza e di capacità che riflettono la navigazione. Ora vorrei esprimere un voto riguardo ad altro incarico da darsi a questa Commissione.

In tutte le leggi di servizio marittimo troviamo espressioni di misura che sono tolte ad un linguaggio tecnico speciale della navigazione. Ma se per altra parte osserviamo che abbiamo una legge la quale è già in parte estesa alle altre provincie d'Italia, per cui si prescrive che per tutte le misure sia di lunghezza, sia di superficie, sia di capacità si adottino certe basi, desidererei che a questa Commissione si volesse pur dare l'incarico di proporre al Ministero e per suo mezzo al Parlamento delle disposizioni per cui si possano levar via dalla convenzione e dalle cose che riflettono la marineria le speciali misure che troviamo riferite in tutta questa legge, come sono i nodi, le tonnellate ed altre, e adottare le misure decimali.

*Voce.* La tonnellata è la metrica.

**VALERIO.** No. Ho domandato se in questa circostanza si trattava della tonnellata metrica, e mi fu risposto che era la tonnellata inglese. Ora credo che sarebbe bene usare la tonnellata metrica, oppure quella parola che corrisponde al metro cubo. Così, a vece di esprimere le distanze in nodi, parmi sarebbe assai meglio scriverle in chilometri. Capisco che ora, nelle condizioni attuali, senza delle disposizioni spe-

ciali non converrebbe forse fare questo passaggio, e certo non converrebbe perdere tempo a riformare questa legge per questa semplice, direi, questione grammaticale di misura, ma desidererei molto, poichè si starà lavorando in questo senso da quella Commissione, che il suo lavoro si estendesse anche a questa parte.

**BIXIO.** Ho una parola da dire a questo riguardo che mi porterà alla vera quistione a cui accennarono gli onorevoli Susani e Valerio.

Noi abbiamo l'unità di misura, la tonnellata. Non è questo un dubbio su cui si disputi. La differenza però tra la portata e la misura esiste; soltanto la portata vera non può determinarsi da nessuna Commissione al mondo, imperocchè la merce che può contenere un bastimento dipende dalla sua forma. Ora questa portata varia in ragione della forma stessa.

Per questo varia anche secondo i diversi paesi dove i bastimenti sono costruiti; sicchè gli Americani hanno un tipo e una portata diversa dagli Inglesi, e questi dai Francesi, e così via.

Quello che sarebbe importante che il Governo facesse sarebbe d'intendersi per stabilire un unico rapporto di portata coi varii Stati, in modo che un nostro bastimento misurato in Italia e valutato di 100 tonnellate, misurato in Francia non abbia ad essere riconosciuto di 115.

**SUSANI.** Domando la parola.

**BIXIO.** Bisognerebbe dunque stabilire un accordo internazionale per cui l'unità *tonnellata* fosse valutata in un dato modo uniforme. Ma starà sempre la differenza tra la portata e la misura.

Ripeto dunque che quello che bisogna ottenere è una misura unica per tutto il mondo marittimo, almeno tra le potenze le più illuminate, Stati Uniti, Inghilterra, Francia, Olanda, Belgio e l'Italia.

**CONTI, relatore.** Debbo dare qualche spiegazione riguardo ai desiderii espressi dagli onorevoli Valerio e Susani. Io credevo veramente che tutto ciò si dovesse lasciare alla Commissione più volte nominata, ma, poichè fu richiesta, bisogna venire ad una spiegazione.

La portata di cui si parla qui non è già da valutarsi in tonnellate metriche, sibbene è la quantità in volume dell'acqua spostata dallo scafo, tolta la parte relativa alla macchina ed alle sue dipendenze, moltiplicata per un coefficiente che è dato dal medio peso delle merci.

Questa unità è stata oggetto di lunghissime discussioni, specialmente in Inghilterra, fra quei costruttori e navigatori. Chi voleva calcolarla in un modo, chi in un altro, nè ancora sono convenuti in una sola sentenza.

Noi tuttavia dobbiamo stabilire in Italia una unità legale di portata, e l'inconveniente che su tale argomento fu trovato dalla Commissione in questa legge sta in ciò che una delle convenzioni, per esempio, fatta per il servizio di Napoli, l'altra per quello della Sardegna, poterono condurre di necessità colle stesse parole a due quantità differenti; perocchè la *stazatura* che si fa a Napoli è diversa da quella che si fa a Genova. Non si ha pertanto in Italia alcuna reale e definita unità di misura; a stabilirne una la Commissione ha creduto che si dovesse nominare quella Giunta speciale, di cui parla l'articolo 7.

**BIXIO.** Domando la parola.

**CONTI, relatore.** Le ragioni che ho esposte finora servono anche a spiegare all'onorevole Valerio il perchè si è mantenuta l'unità *nodo*.

Nelle cose marittime noi non possiamo volere soltanto la

misura metrica. Vi è una misura ancor migliore, ed è quella che viene usata generalmente da tutte le nazioni che navigano.

Tanto l'Inghilterra, che ha le sue miglia che sono diverse dalle nostre, quanto la Francia, che ha i chilometri come noi, fanno uso in mare d'una istessa misura itineraria, ch'è il *nodo*.

Ora mi pare evidente che se in tutta l'Europa e perfino l'America i naviganti fanno uso di quest'unità, sia cosa conveniente mantenerla anche presso di noi.

Per tutte queste ragioni prego la Camera a voler mantenere la misura in *nodi* in questa e in tutte le altre convenzioni marittime, e riguardo alla portata a voler lasciare che la Giunta speciale determini il miglior modo che si possa adottare.

**SUSANI.** Quando io espressi il desiderio che si facesse dal Governo opera perchè venissero ben determinate le diverse unità di misura della marineria, le quali ricorrono in questo contratto, non avea certamente solo di mira la tonnellata; ed in quanto alla *stazatura* sapeva benissimo che la questione era quale chiaramente la espose alla Camera l'onorevole Ricci. Ma io non vorrei che per essersi fermata unicamente sopra questa unità la discussione, si restringesse la mia proposta. Egli è molto importante che si stabilisca il modo col quale si pigliano quelle misure, dalle quali si cava ciò che si chiama la *stazatura*, come disse l'onorevole Ricci; ma è anche assai importante che si determini l'unità di misura per riconoscere la forza delle macchine.

Tutte queste cose importano e per la facilità d'intendersi e pei contratti, onde non abbiano a nascere, come molte volte nascono, discussioni importanti tra le parti interessate, le quali mettono in dubbio gli stessi tribunali che debbono decidere. Sulla misura, per esempio, della forza delle macchine, dei cavalli-vapore a bordo dei bastimenti, ci sono delle unità le quali differiscono da uno a tre. Queste cose sono quelle alle quali io avea riguardo quando pregava l'onorevole ministro dei lavori pubblici a voler fare che il Governo stabilisca queste unità.

Io credetti che la Commissione della quale si trattava avesse unicamente di mira di stabilire il significato di questa unità relativamente all'attuale convenzione, e chiedeva che dovesse esservi un'unità legale per esprimere appunto il desiderio che l'uso di questa misura dovesse essere per legge imposto, come è imposto quello del metro. Io credo per altro che non debba troppo oltre spingersi l'assimilazione di queste nuove misure colle misure metriche decimali. Ammetto che si debba cercare di arrivare a degli accordi internazionali onde unificare il più che sia possibile, e penso che per le misure della forza delle macchine si abbia assolutamente da adottare il metodo indicato dall'onorevole Valerio, e sebbene per rispetto ai nodi difficilmente creda che si arriverà a sostituirli colla misura metrica, pure opino che il principio esposto dal deputato Valerio debba da parte nostra essere per quanto è possibile sostenuto.

Noi non dobbiamo dimenticare che il sistema metrico decimale, oltre all'essere logico e comodo, è frutto d'un lavoro che può a ragione citarsi a gloria d'Italia.

**RICCI GIOVANNI.** Io pregherei la Commissione a lasciar la redazione che era stata proposta nel progetto di legge ministeriale, dappoichè io credo che avendo mutata la parola *stazatura*, in *tonnellate*, *misura di costruttore*, sostituendovi il vocabolo *portata* si genera una confusione che può riuscire assai dannosa all'atto pratico.

È detto nel progetto della Commissione che avranno una portata non minore di 500 tonnellate; ora dal modo col quale

intenderebbe il signor relatore che si stabilisse questa tonnellata, quale ne sarà la conseguenza? Che la Commissione la quale avrà questo incarico dovrà per ogni genere di merce stabilire tale unità.

Ora questo la porterà ad un lavoro improbo, e nello stesso tempo, io credo, soventi erroneo.

Il progetto ministeriale stabiliva che avessero una portata « non minore di 500 tonnellate di staza, misura da costruttore. »

Ora questi sono gli elementi coi quali al di d'oggi si stabilisce la *stazatura* e la portata dei bastimenti a vapore, ed è vantaggiosa in gran parte anche alla società ed agli armatori questa espressione, inquantochè non tiene a calcolo che due elementi: quello di lunghezza e quello di larghezza, e si omette quello dell'altezza, ossia profondità.

Riguardo alla tonnellata poi non vi è dubbio che qui si fa caso della tonnellata inglese, poichè non è che in Inghilterra ed in America che si adopera l'espressione di *misura da costruttore*, nei contratti di costruzione; e questa differisce dalla tonnellata metrica, imperocchè è 1015 chilogrammi.

Credo poi che sarebbe stato assai meglio l'usare la parola *miglio* a vece di *nodo*, perchè alla fine dei conti il *nodo* non è altro che il miglio italiano, cioè quella misura di lunghezza di cui ne entra 60 nel grado geografico. Ora, perchè andremo a cercare un vocabolo che in sè stesso non esprime nulla? Che cos'è questo *nodo*? Parmi adunque che senza alterare punto le condizioni del contratto saranno lieti i signori concessionari di adottare quest'espressione.

Concludo dicendo che crederei molto più vantaggioso lasciare l'articolo tal quale venne proposto dal Ministero semplicemente, togliendo soltanto la forza dei cavalli, come opportunamente credo abbia fatto la Commissione.

**PRESIDENTE.** Il signor relatore ha facoltà di parlare.

**CONTI, relatore.** Sono dispiacente di dover intrattenere ancora la Camera sul medesimo argomento, ma la Commissione è stata interpellata più volte, e però fa d'uopo che più volte risponda.

Riguardo al miglio non ho nessuna difficoltà di cambiare il nome marittimo *nodo* in quello terrestre di *miglio*, che, come misura, vale precisamente lo stesso. Allora tuttavia sarebbe anche meno adempiuta la condizione desiderata dall'onorevole Valerio, il quale avrebbe voluto che non si fosse mai fatto uso di unità diverse dalle legali del nostro paese.

Tra le nostre unità legali il miglio non è più, v'è soltanto il chilometro; perciò, adottando qui la parola *miglio*, si andrebbe realmente a vulnerare la legge. La misura speciale per le distanze marittime è il *nodo*, voce, mi perdoni l'onorevole Ricci, prettamente italiana, perchè tutti gli scrittori italiani di cose marittime l'usano. Del resto io non voglio far qui venire a battaglia il *nodo* ed il *miglio*, lascio che la vinca chi si vuole tra i due, purchè non si muti la misura.

Riguardo alla portata, la cosa è molto differente. Prima di tutto dirò all'onorevole Ricci che mi sono forse male espresso, mentre egli ha creduto che si dovesse fare un calcolo per avere la media fra le varie merci imbarcate ogni volta; non è così; la media si stabilisce una volta per sempre, e questa media si può trovare anche negli scritti pubblicati sopra di ciò nell'Inghilterra ed altrove.

D'altronde ripeterò anche una volta che una Giunta speciale deve stabilire quest'unità per il nostro paese, ed io pregherei l'onorevole Ricci e gli altri onorevoli oppositori a lasciare che questa Giunta abbia la mano libera e a non insistere per cambiamento alcuno a questo articolo.

**RICCI GIOVANNI.** Qui non si tratta d'una questione la quale possa esser risolta dalla Commissione che verrà ad essere istituita per determinare la portata de' bastimenti, si tratta di evitare che domani la società possa costrurre dei bastimenti di forme infelici, sebbene soddisfino al contratto; mentre invece, se noi adottiamo l'espressione di *portata non minore di 500 tonnellate di staza, misura di costruttore*, e che poi vi sia determinata la velocità, noi stabiliamo dei dati pei quali si può conoscere anticipatamente quali saranno a un di presso le dimensioni principali di questi bastimenti.

Mi pare che la cosa abbia maggior importanza che non sembri dargliene il relatore della Commissione; tuttavia non è poi cosa così grave, per cui io voglia ulteriormente intrattenerne la Camera.

**BIXIO.** Bisognerebbe almeno dire: *misura di costruttore o misura legale*. Dire ad una Commissione che determini la portata in tonnellate è impossibile, non ci arriverà mai. *Portata* è una cosa differente di *misura*, è la differenza che c'è tra la tonnellata misurata e la tonnellata imbarcata. Bisogna che la parola *portata* sia seguita dalle parole *misura legale*, oppure dalle parole *misura di costruttore*, le quali, trattandosi di vapore, sarebbero più adatte.

Il Ministero e la Commissione avendo bisogno di fissare una norma invariabile, io starei per la misura legale; ma l'onorevole Ricci ha dato delle buone ragioni in contrario, ed io capisco che, trattandosi di vapori, possiamo prendere la misura di costruttore.

Tuttavia, perchè mai andar a cercare una legge inglese che non è applicata nel nostro paese? Se vengono delle contestazioni, non si potranno risolvere. Se parliamo di tonnellata legale, sappiamo che cosa è; invece, se parliamo di tonnellata inglese, che non è usata presso di noi, che non è la nostra tonnellata, non si potrà mai saper bene senza ricerche e perditempo.

L'onorevole Conti, volendo cruscheggiare, ha detto *portata* nel senso in cui noi Genovesi, che non siamo gnari cruscanti, diciamo *staza*; la *portata* non si misura. Ma giacchè ha messa quella parola, per non toglierla si potrebbe dire *misura legale*, oppure *misura di costruttore*.

**CONTI, relatore.** Io non ho nessuna difficoltà che alla parola *portata*, messa non per cruscheggiare, ma perchè non ne ho trovato altra nella lingua italiana che esprima l'idea, si aggiunga *misura legale*. Non nuovo difficoltà perchè credo che sarà sempre la misura legale quella che vorrà usarsi; perciò, sebbene non riconosca necessario il dirlo, l'accetto anche per non insistere più oltre sopra un incidente che farebbe perdere inutilmente un tempo prezioso alla Camera.

**DEPRETIS, ministro pei lavori pubblici.** Se la Commissione acconsente a ristabilire il primo testo. . .

**VALERIO.** Levando via i cavalli.

**DEPRETIS, ministro pei lavori pubblici.** Levando via il numero dei cavalli di forza, io dico che questo sarà l'espediente migliore.

Del resto aggiungerò che sono sicuro che i concessionari non porrebbero ostacolo se la Camera volesse adottare la misura legale.

La stazatura o portata, tanto per le navi a vela quanto pei bastimenti a vapore, è determinata dalle leggi vigenti, le quali determinano in che modo si procede per determinare la portata di un bastimento col mezzo della stazatura, e trattandosi di battelli a vapore, qual sia la deduzione a farsi, deduzione che la legge fissa ed è del 40 per cento sulla portata totale, la quale rappresenta lo spazio occupato dalle macchine.

Adunque, se la Camera vuol attenersi alla misura legale e mercantile, io sono sicuro che i costruttori non vi fanno opposizione, perchè sanno di che portata saranno i bastimenti quando sono misurati col sistema legale vigente, ma, in caso diverso, io pregherei la Camera, e questo, ripeto, sarà il partito migliore, di attenersi al testo primitivo del Ministero, levando il calcolo della forza dei cavalli.

**VALERIO.** Pare a me che il miglior sistema sia quello proposto dall'onorevole Ricci, cioè di ritenere la dizione del progetto ministeriale, levando via quello che riguarda i cavalli.

Noterò poi che la parola *stazatura* non è propria dei Genovesi solamente, che anzi io credo che la stessa parola fu sempre adoperata dai marinai veneti e pisani. E quando una parola venne adoperata dai marinai genovesi, veneti e pisani, si può facilmente adottare, perchè è di nazionalità vera italiana, senza andar a cercare espressioni usate da altre nazioni, o parole che non avrebbero nel comune linguaggio quel significato che questa ha indubitatamente.

**CONTI, relatore.** La Commissione, messa fra i due diversi pareri, dichiara che la misura legale, nel senso che è stabilita dalla legge relativa alle tasse marittime, non è da considerarsi come indicata dalla presente legge, perchè non è quella che di buona fede i costruttori hanno accettata nel sottoscrivere questa convenzione. Si tratta qui di una cosa molto più grave di quel che si crede, che potrebbe far spendere alla società centinaia di mila franchi in più di quello a cui si obbligò quando nel presente quaderno d'onori accettò la *misura da costruttore*, che è la misura inglese. Questa non si può certamente dire che sia italiana: essa, ripeto, è la traduzione letterale delle due parole inglesi: *builder measurement*, perciò nonsarebbe giusto di mutarla ora in modo che sia regolata dalle leggi che sono vigenti in Piemonte. . .

**DEPRETIS, ministro pei lavori pubblici.** In tutta Italia.

**CONTI, relatore.** . . che sono vigenti in tutta Italia.

Se la Camera, per finire questo incidente, che la Commissione deplora sia stato prolungato di tanto, vuole adottare la *misura da costruttore*, la Commissione non si oppone.

**PRESIDENTE.** Come era nel primitivo progetto?

**VALERIO.** La redazione del Ministero, togliendo i cavalli.

**PRESIDENTE.** L'articolo 6, come era proposto dal Ministero, togliendo il numero e la forza dei cavalli, è così concepito:

« ART. 6. Pelle linee di Cagliari, Tunisi e Palermo si dovranno impiegare piroscafi ad elice, della portata non minore di 500 tonnellate di staza, misura da costruttore, di una velocità media non minore di 9 nodi all'ora.

« Per la linea di Porto Torres si dovranno impiegare piroscafi ad elice di 420 tonnellate di staza, misura di costruttore al *minimum*, aventi una velocità media di 9 nodi all'ora.

« I piroscafi finalmente addetti al servizio dell'arcipelago toscano dovranno essere di 200 tonnellate almeno, misura di costruttore, e di una velocità media di 9 nodi all'ora.

« La società dovrà avere il numero dei piroscafi necessario alla regolare ed esatta esecuzione di tutti i servigi. Alla fine del mese di agosto dell'anno 1862 la società dovrà possedere non meno di nove piroscafi, di cui tre aventi la velocità media di 10 nodi all'ora, da impiegarsi nei viaggi diretti che hanno luogo ogni due settimane tra Genova e Cagliari e tra Genova e Porto Torres. »

**RICCI GIOVANNI.** Io pregherei il signor ministro dei lavori pubblici a volermi dire che cosa intenda per *velocità media*.

Io credeva che essendo in questo capitolato d'oneri stabilita la distanza tra un punto e l'altro del tragitto, si volesse dire che avendo, per esempio, la nave una velocità di nove nodi all'ora, si dovesse dividere la distanza per 9, e quindi il quoziente fosse il numeratore del tempo che deve impiegare il vapore nelle circostanze ordinarie. Ma poi vedendo questa parola *media*, io non comprendo se sia quella velocità che sarà per risultare in occasione delle prove, di cui è parola nell'articolo 7 del contratto.

Su tal caso spetterà adunque alla Commissione, allorquando accetterà questi bastimenti, il riconoscere se abbiano o no questa velocità.

Tuttavia a me pare che, essendo designata la distanza a percorrerla e la marcia della nave, dovrebbe intendersi che quel tratto di cammino vuol essere percorso nel numero di ore risultante dalla divisione della distanza per la velocità di 9 miglia.

Io bramerei sapere se tale sia pure l'idea del Ministero.

**DEPRETIS, ministro dei lavori pubblici.** Io credo che per *velocità media* s'intenda quella che viene determinata sul percorso totale dei viaggi, cioè sulle ore impiegate nel tragitto che il bastimento deve fare. Questo almeno è il senso che io do alle espressioni della legge, e credo che tale sia anche il senso che le ha dato la Commissione.

**BIXIO.** Chiedo di parlare.

**PRESIDENTE.** Parli.

**BIXIO.** Prego la Camera di voler osservare che si tratta di una questione molto grave. Se si deve giudicare alla lettera del come si vorrà intendere la cosa, c'è una differenza di due miglia all'ora; ora, due miglia all'ora di aumento nella velocità del percorso porterebbero subito un aumento tale nelle spese che la società sarebbe costretta a far tosto un capitolombolo.

Vi sono molti uomini intelligenti, uomini competentissimi, i quali credono che la società transatlantica francese non possa andare innanzi, perchè precisamente le si è imposta una velocità media di undici miglia all'ora, la quale deve montare almeno a tredici miglia all'ora nei viaggi di prova; ebbene, per quello che riguarda la nostra società, io vorrei nell'interesse del paese e della società stessa una velocità minore, ma un modo certo di determinarla.

Mi dispiace d'essere in questo punto in disaccordo col mio onorevole amico Ricci (Giovanni), ma io mi prendo questo fastidio per l'interesse del servizio. Io credo che, se noi mettiamo la società nella necessità di avere una velocità media di nove miglia all'ora, dobbiamo stabilire una prova di undici miglia, che l'esperienza dimostra riuscire a nove.

Vorrei adunque che fosse lasciato l'articolo come sta, e quindi che il miglio venga determinato alla prova, come si usa per tutto il materiale inglese da guerra.

Allora naturalmente, quando sarà provata la velocità al miglio di prova, voi potete contar sopra ad una velocità media inferiore, che non sarà mai però minore di due miglia. Perciò, trovati alla prova undici miglia, sarete certi d'averne nove in media.

Ebbene, questa società ho sentito a dire da molti che sarà, per questa condizione, posta in pericolo. Per guadagnare due miglia di più è d'uopo soggiacere ad una spesa per la quale non bastano le sovvenzioni.

Quando il Governo americano manifestò l'idea di volere che la società Collins aumentasse la velocità, sono sorti dei begli spiriti che hanno offerto per ciò dieci milioni alla società, ma ciò non impedì che la società cadesse.

Quindi, se vogliamo che invece di nove miglia la società ne faccia undici, questa non potrà più star in piedi.

**DEPRETIS, ministro dei lavori pubblici.** Vorrei pregare l'onorevole mio amico Bixio a non insistere di troppo su questo punto. Vedremo all'esecuzione quello che si potrà fare. Quello di che posso assicurarvi si è che nelle intelligenze passate tra il Ministero ed i concessionari fu intesa la media annuale. Ora mi pare che non convenga variare la legge e dare alle disposizioni del capitolato un senso diverso da quello che gli hanno dato le parti contraenti.

**BIXIO.** La media annuale è già qualche cosa.

**CONTI, relatore.** Rincesce alla Commissione di non poter accettare l'emendamento dell'onorevole Bixio, perchè se si dovesse in questi piroscafi calcolare soltanto sulla velocità di nove nodi in acqua calma ed alla prova, crede che il servizio si farebbe in condizioni assai cattive.

In Inghilterra pochissimi se ne costruiscono ora, i quali abbiano meno di undici nodi di velocità alla prova che corrispondono ai nove in media.

Io quindi vorrei che si mantenesse questa velocità media di nove nodi, quantunque non creda che questo sia il modo migliore di stabilire la velocità.

Infine io pregherei l'onorevole Bixio a desistere da quest'emendamento, poichè il concessionario ha già comperato in Inghilterra dei bastimenti sulla base di questa velocità fissata dal quaderno d'oneri.

**BIXIO.** In una questione così vitale non è possibile che io mi rassegni a desistere da questa proposta. Nella mia coscienza di marinaio io credo ciò utile, quindi non posso desistere.

Io ammetto che la velocità di nove miglia portata in quest'articolo a miglio di prova è troppo poco, ma tra il troppo poco e lo straordinario io accetto il poco.

In Inghilterra io vedo che si stabilisce una velocità superiore di due miglia al miglio di prova, e si è certo con questo di ottenere la media richiesta.

Sia certo l'onorevole Conti che il miglior sistema è questo; a questo si sono tenuti i Francesi e gli Inglesi. Ho qui un lungo stato, dove tutto il materiale inglese è determinato nel modo che ho accennato. Dire *velocità media*, io non so che cosa si voglia dire. Capisco che non è una norma sicura. Ho detto questo a scarico di coscienza. Se la Camera vuol illudersi sulla velocità media, non so che cosa farci.

**PRESIDENTE.** Se intende chiamare la Camera a votare sul suo emendamento, l'invito a formularlo.

**BIXIO.** Ove nè la Commissione, nè il Ministero lo accettino, non so nutrir fiducia che venga approvato.

**DEPRETIS, ministro dei lavori pubblici.** Ma dal momento che ho dichiarato che le parti contraenti hanno inteso di stabilire che la media sarà la media annuale. . .

**MICHELINI.** Chiedo di parlare.

**DEPRETIS, ministro dei lavori pubblici.** . . l'onorevole deputato Bixio può essere sicuro che le istruzioni che saranno date alla Giunta nominata per formare il regolamento saranno conformi a questa massima ed alla dichiarazione che ho fatta innanzi alla Camera.

**BIXIO.** Ritiro l'emendamento.

**DEPRETIS, ministro dei lavori pubblici.** Io capisco che sarebbe stato meglio mettere questa frase nel testo stesso della legge, onde togliere ogni dubbio, e potrebbe forse l'onorevole Peruzzi dire i motivi per cui non si è fatto, ma io credo che, anche tralasciando quest'espressione dichiarativa della legge, la si può ancora interpretare nel senso da me indicato.

Del resto poi mi pare che dopo le dichiarazioni che ho fatte ogni dubbio ed ogni scrupolo debba cessare.

**VACCA.** Domando la parola.

**PRESIDENTE.** Prego il deputato Vacca ad aver pazienza che prenda la parola il deputato Susani che l'ha domandata prima.

**SUSANI.** La cedo.

**PRESIDENTE.** Il deputato Vacca ha facoltà di parlare.

**VACCA.** Io credo che dopo le dichiarazioni fatte dal ministro dei lavori pubblici si debba accogliere la velocità annua come velocità media, poichè noi non possiamo essere al caso di giudicare di questa velocità media. . .

**BIXIO.** Ho ritirato l'emendamento.

**VACCA.** L'ha ritirato?

**BIXIO.** Sì, accettando la dichiarazione che sia media annuale.

**PRESIDENTE.** Essendo ritirato l'emendamento. . .

**PERUZZI.** Domando la parola.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare.

**PERUZZI.** È unicamente per dare uno schiarimento.

Nello stabilire questi contratti mi pare aver avuta l'intenzione che la media fosse per ogni viaggio e non annuale: e nel contratto pel servizio da Ancona ad Alessandria, dove in ragione della lunghezza della navigazione fu stabilita esplicitamente la media annuale, fu determinato il numero delle miglia per ogni sei mesi.

**SUSANI.** Domando la parola.

**PERUZZI.** E se si esamina la convenzione per il servizio da Ancona ad Alessandria, si vedrà che appunto in questa clausola sta la differenza tra le due stipulazioni; qui per ogni viaggio, là per ogni semestre. E si è preso il semestre appunto perchè, se si fosse preso l'anno, si sarebbero fatti dei viaggi velocissimi nella buona stagione, per eseguirne poi dei pessi nella cattiva. In questo contratto adunque mi par aver inteso la media per ogni viaggio.

**DEPRETIS, ministro pei lavori pubblici.** Io non posso far altro che dichiarare alla Camera, che avendo interrogato la direzione generale delle poste, che è quella cui spettano questi contratti, ebbi da essa la dichiarazione che ella intese per media la media annuale.

**PERUZZI.** È forse un equivoco.

**MICHELINI.** Osservi la Camera che qui noi stabiliamo i termini di un contratto bilaterale e che per conseguenza, per discostarsi dai patti che risulteranno dai termini che adoperemo, sarà necessario il consenso di entrambe le parti contraenti. A nulla giova perciò la dichiarazione fatta dal ministro dei lavori pubblici che per velocità media s'intende la media annuale; a nulla giova parimenti che la Camera prenda atto della dichiarazione ministeriale. Tutte queste dichiarazioni non vincoleranno i concessionari; questi non saranno vincolati che dai termini stessi della convenzione e del così detto *quadro d'oneri* quando l'uno e l'altro saranno dai concessionari stessi accettati.

Se sull'interpretazione della convenzione nascerà contestazione tra il Governo ed i concessionari, non si ricorrerà per certo alle nostre dichiarazioni, come non sarebbe giusto che si ricorresse a quelle che per avventura avessero fatto i concessionari stessi per decidere la controversia. Se l'esecuzione dipendesse dal solo ministro, starebbe bene il vincolarlo colle sue dichiarazioni, ma essa dipende anche dall'altra parte contraente, la quale si ride delle nostre dichiarazioni, perchè nessuno è legato a ciò cui non abbia acconsentito.

Mi sembra quindi evidente la necessità di stabilire di quale media si tratti, perchè altrimenti non si sa se sia la media di

ogni viaggio, ovvero la media annuale, od anche la media di tutto il tempo per cui deve durare la convenzione. Certamente quest'ultima media sarebbe la più sfavorevole al Governo, vale a dire al pubblico; tuttavia non mi stupirebbe che venisse adottata da coloro cui spetterà interpretare la convenzione.

Dimostrata la necessità di determinare di quale media si parli, quantunque io propenda per la media di ogni viaggio, perchè si è la prima che mi si affacciò alla mente, e perchè credo sia la più utile al pubblico, tuttavia lascerò a deputati più periti di me il determinare a quale specie di velocità media debbano essere tenuti i concessionari.

**SUSANI.** Dopo le dichiarazioni fatte dall'onorevole deputato Peruzzi mi pare che la questione merita di essere seriamente considerata.

L'onorevole deputato Peruzzi, il quale nella sua qualità di ministro dei lavori pubblici stipulò il contratto, ha detto alla Camera che la media convenuta era quella di ciascun viaggio. Intesa la cosa a questo modo, mi pare che i vantaggi del pubblico siano assai meglio fatti, che non prendendo la media annua che fu comunicata dalla direzione delle poste al nuovo ministro dei lavori pubblici.

D'altra parte dalle discussioni avvenute, e dalle stesse dichiarazioni fatte dall'onorevole Michelini, risulta che avremmo fatto benissimo ad adottare l'emendamento proposto dall'onorevole Bixio, il quale vi diceva che importa di seguire in ciò l'esempio dato dall'Inghilterra.

Allo stato attuale della questione io credo che, se noi abbiamo dichiarato di concedere un dato sussidio per la velocità media di cui parlava l'onorevole Peruzzi, la Camera farebbe male di desistere da quella interpretazione; io proporrei quindi che l'articolo 6 si rimandasse alla Commissione, perchè d'accordo col ministro assumesse informazioni sopra questa questione e la chiarisse mettendosi anche d'accordo coi concessionari. Chiariti i fatti e le idee, io poi desidererei che si adottasse la maniera di esprimere le velocità che domandava l'onorevole Bixio. Intanto si potrebbe passare alla discussione degli articoli successivi.

**DEPRETIS, ministro pei lavori pubblici.** Prego la Camera d'avvertire che, ove si volesse adottare che la velocità media debba essere la media annuale, io non ho nessuna difficoltà che sia ciò anche espresso nella legge.

Il sistema a cui accennava l'onorevole Peruzzi è il più favorevole allo Stato, non c'è dubbio. Dopo questo sistema quello che è meno favorevole è quello che consiste nello stabilire la velocità media annuale, e finalmente, dopo questo ancora, il meno vantaggioso è quello indicato dall'onorevole Bixio.

**SUSANI.** Ma è il più giusto.

**DEPRETIS, ministro pei lavori pubblici.** Che dà però una velocità minore.

**BIXIO.** Aumentatela.

**DEPRETIS, ministro pei lavori pubblici.** Bene, si tratta dunque d'aumentare la cifra che esprime la velocità. Ma la Camera capisce che questo non può farsi in altro modo che d'accordo colle parti contraenti; io qui non sono in grado di sciogliere la questione senza il consenso delle parti.

**PRESIDENTE.** Il deputato Bixio ha facoltà di parlare.

**BIXIO.** Mi rincresce di non aver meco parecchi documenti, perchè con essi potrei provare che quelle velocità in media non si ottengono, e quelle società che le hanno volute ottenere od hanno fallito, oppure il Governo è rivenuto sul contratto e finì per modificare la velocità o la sovvenzione.

## TORNATA DEL 10 MARZO

A me pare fuori di contestazione che, dovendosi stabilire un contratto certo con delle norme fisse, si deve prendere le mosse da un dato positivo e dire: al meglio di prova il bastimento dovrà far tanto, e così è misurato.

Se voi, invece di lasciare all'articolo 7 la velocità media, non minore di 9 nodi, la portate a 11; avrete precisamente una media di 9. La media di 9 è quella che è data dal Governo francese alle messaggerie imperiali che percorrono i mari da un lato fino alla Cina e dall'altro insino a Buenos-Ayres.

Ora io non vedo perchè abbiamo da approvare una condizione che può portare una differenza enorme. O non otteniamo l'intento o perdiamo le società, mentre possiamo facilmente determinare che cosa vogliamo. Quando la Giunta accetterà i bastimenti e andrà a provarli lungo la spiaggia di Voltri che è misurata o in altro punto qualunque davanti al miglio di prova, se faranno 11 miglia, voi sarete certi che almeno ne faranno 9 di viaggio. Invece, se dite 9 miglia di viaggio, ci saranno sempre delle incertezze, giacchè ci sono tanti elementi indeterminabili. Non avete che a prendere le norme generali di tutte le marine militari le quali stabiliscono che il bastimento deve esser messo in tali condizioni e deve percorrere tanto; allora avrete la vostra media sicura.

In conseguenza il mio emendamento che aveva ritirato lo riprendo in questo senso, portando la velocità di 9 nodi, com'è all'articolo 6, a 11 nodi, per modo che in media ne rimangono 9.

E qui dico qualche parola ai deputati della Sardegna che si lamentano sempre della poca velocità.

La questione non è d'andar presto, ma sì d'andar sempre e regolarmente. Quello che vale al passeggiere, come alla merce, si è che si possa partire al dato giorno, alla data ora dal dato punto, e che si arrivi al dato altro regolarmente. Se voi volete andare prestamente è un'illusione: perderete le società e non andrete. Ci vuol tanto di materiale per andar regolarmente a ore fisse; ma se voi volete andare straordinariamente, il minimo inconveniente vi farà perdere tutto.

Anch'io a colpo d'occhio faccio dei complimenti a bastimenti che ha comperati Rubattino, ma la mia opinione è che Rubattino ha fatto una pessima speculazione nel comperar bastimenti di massima velocità. Queste velocità non convengono; ed il Governo francese, che se n'intende un poco, benchè abbia sbagliato colla società transatlantica, non l'ha però imposta alle messaggerie imperiali, le quali sono egregiamente amministrate.

No, le grandi velocità sono dannose allo sviluppo delle società, e se noi esigiamo delle grandi velocità, perdiamo queste società, e coloro che si lamentano di mettere alcune ore di più in un tragitto dirò che non comprendono affatto queste quistioni.

**PRESIDENTE.** La parola spetta al deputato Vacca.

**VACCA.** Io non so che cosa abbiano voluto intendere i concessionari Rubattino colla loro velocità media: questo so che noi marini la velocità media la calcoliamo fra la velocità minima e la velocità massima, e si stabilisce dal tempo che s'impiega nel percorrere una distanza conosciuta. Dunque io consento coll'onorevole Bixio che questa velocità debba essere calcolata mediante prova, tenendo conto per altro delle circostanze favorevoli di tempo, perchè il bastimento può avere delle circostanze di tempo favorevoli, nelle quali, giovandosi anche delle vele, potrà accrescere il suo cammino; può averne altre sfavorevoli in cui non arriverà a fare nemmeno quattro miglia all'ora. Per conseguenza io

non so che cosa voglia dire il concessionario, e se questa velocità debba essere in circostanze di tempo favorevoli, se si tratti di una determinata distanza da percorrere in un viaggio od anche in un anno.

Io sarei d'avviso che si debba dire:

« Colla velocità di nove nodi all'ora misurata in una distanza conosciuta in circostanze favorevoli. »

Io non credo che la società abbia voluto intendere nove miglia in circostanze sfavorevoli, altrimenti sarebbe necessario di avere bastimenti che facciano almeno undici o dodici miglia all'ora. Senza di questo non si potrebbe ottenere una velocità media di nove miglia, e i vapori che facciano undici o dodici miglia non sono frequenti; ordinariamente i vapori commerciali non oltrepassano i dieci.

In conseguenza io credo che i concessionari hanno voluto intendere che la velocità da percorrersi sia di nove miglia.

**PRESIDENTE.** Darò lettura alla Camera di un emendamento formulato dall'onorevole Michelini, il quale è così concepito:

« . . . . e di una velocità media di nove nodi all'ora per ogni viaggio. »

**MICHELINI.** Chiedo la parola per sviluppare il mio emendamento.

**SUSANI.** Crederei che la mia proposta d'ordine debba anzitutto essere messa ai voti.

**PRESIDENTE.** Non credo che sia una proposta d'ordine. La sua è una proposta risolutiva, la quale deve aver luogo quando la discussione sia esaurita sull'articolo.

Finchè non è chiusa, io debbo dar la parola a chi è iscritto.

**SUSANI.** Domando la parola sull'ordine della discussione.

**PRESIDENTE.** Ha la parola.

**SUSANI.** L'onorevole Peruzzi, il quale è quello che fece il contratto, ha detto qui che egli ritiene la media esser quella di un viaggio. È nata discussione sul modo d'intendere questa media.

Io ho sentito diverse opinioni, ma allo stato delle cose e giacchè il contratto è fatto e che stabilisce che le velocità debbano essere misurate dalla media, sebbene io creda che la misura invocata dall'onorevole Bixio sia l'unica logica, pure, preoccupandomi assai della dichiarazione fatta dall'onorevole Peruzzi, vorrei che si spiegasse bene la cosa. Non si può restare nell'incertezza in cosa di tanto momento.

Se, come io suppongo che debba essere, la faccenda sta come dice l'onorevole Peruzzi, il quale, lo ripeto, ha firmata la convenzione, non ci sarebbe, per togliere di mezzo le difficoltà insorte, altro da fare se non che di tradurre, con intervento di uomini pratici, l'espressione che lascia dubbio nel modo di dire desiderato dall'onorevole Bixio.

Quindi io credo che, nell'interesse della cosa pubblica, nell'interesse della verità, nell'interesse delle due parti contraenti, si debba accettare la proposizione di sospendere ogni deliberazione sull'articolo e di rimandarlo alla Commissione, perchè, d'accordo col Ministero e sentite le parti, faccia domani una proposta. Intanto mi sembra che si potrebbe passare all'articolo 7.

*Voci.* Sì! sì!

**MICHELINI.** Chiedo di sviluppare il mio emendamento.

**SUSANI.** Prego l'onorevole presidente di osservare che io ho fatto una proposta sospensiva e che essa ha la precedenza.

**PRESIDENTE.** Intanto io debbo dar lettura degli altri emendamenti che furono presentati. . .

**SUSANI.** No, perchè, siccome potrebbero essere mutati domani. . .

**DEPRETIS, ministro pei lavori pubblici.** Chiedo di parlare.

Io dichiaro di accettare la proposta sospensiva fatta dall'onorevole Susani. Mi pare evidente la necessità di accettarla. Io ebbi dalla direzione generale delle poste notizia che il senso di questa stipulazione si è che s'intende una media annuale.

L'onorevole Peruzzi, che ha segnato il contratto, dichiara che la media è per ogni viaggio.

Sicuramente questa divergenza è l'effetto di un equivoco, e non altro, come ha osservato l'onorevole Peruzzi.

L'onorevole Bixio vorrebbe alla sua volta che fosse accertato in modo più preciso quale dovrà essere la media velocità di questi bastimenti, nell'esperimento di prova, o come suolsi d'ordinario determinare la velocità dei piroscafi. Io veramente mi accosterei al sistema desiderato dall'onorevole Bixio; ma, siccome non si può venire ad alcuna conclusione sulla cifra senza il consenso delle parti contraenti, credo che sia una vera necessità di rimandare quest'articolo alla Commissione. Io posso accertare la Camera che i contraenti sono presenti a Torino; per conseguenza io potrei sentirli domani, e concertare d'accordo colla Commissione una redazione tale che escluda qualunque dubbio, e sulla quale la Camera possa pronunciare il suo giudizio.

**PERUZZI.** Domando la parola.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Susani ha presentata una proposta sospensiva; il deputato Peruzzi intende parlare sulla medesima?

**PERUZZI.** Chiedo di parlare per appoggiare la proposta sospensiva del deputato Susani.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare.

**PERUZZI.** Essendo qualche tempo che queste convenzioni sono state stipulate, e non essendomi ora preparato di nuovo a questa discussione, cui non sono stato forse attento per essere testè venuto qualcuno a parlar meco, potrebbe darsi benissimo che avessi preso un equivoco nel momento in cui ho date spiegazioni alla Camera. Perciò io desidero che la cosa sia chiarita, giacchè ricordo benissimo che all'epoca in cui fu stipulata la convenzione si trattò di questo articolo speciale e colla direzione delle poste, e coi delegati del Ministero della marina, e colla Commissione, e cogli'interessati. Ma dal momento che il signor ministro mi dice che la direzione generale delle poste opina in modo differente a quello da me espresso, potrebbe darsi benissimo che io facessi oggi, per difetto di memoria, un equivoco che certamente non esistè all'epoca delle stipulazioni; perciò credo sia miglior partito chiarire la cosa con un nuovo esame.

**CONTI, relatore.** A nome della Commissione accetto la proposta sospensione. Le discrepanze che sono sorte tra il ministro dei lavori pubblici e l'onorevole Peruzzi dimostrano che è necessario aggiungere qualche cosa a questo articolo.

Per conseguenza la Commissione accetta il rinvio.

**PRESIDENTE.** I deputati che hanno proposti degli emendamenti hanno qualche osservazione a fare relativamente alla proposta sospensione?

**VACCA.** Ritiro il mio emendamento.

**MICHELINI.** Io non ritiro il mio, chiedo solamente che sia mandato alla Commissione. (Sì! sì!)

**PRESIDENTE.** Allora, se non vi sono opposizioni, s'intenderà rinviato l'articolo 6 alla Commissione.

(È rinviato.)

#### DOMANDA DEL DEPUTATO GALLENGA CIRCA LA COMPOSIZIONE DEL MINISTERO, E INCIDENTE.

**PRESIDENTE.** Prima di passare alla discussione dell'articolo 7, essendo presente il ministro Poggi, do facoltà di parlare al deputato Gallenga per una domanda che intende fargli.

**GALLENGA.** (*Movimento di attenzione*) Io ho chiesta la permissione di dirigere una semplice domanda all'onorevole senatore Poggi, ministro senza portafogli.

L'altro giorno il presidente del Consiglio dei ministri c'informò, dopo aver presentati tutti i ministri, che nel giorno stesso si era nominato il senatore Poggi a ministro senza portafogli, e non ci disse altro. Per conseguenza non si sa se questo ministro senza portafogli sia addetto ad un Ministero speciale, od a tutto il Ministero. Questo si è l'oggetto che io vorrei appurare; nè credo per ciò di potermi dirigere a persona più nel caso che al signor ministro stesso. Quando però il signor ministro non fosse disposto a rispondere oggi, potrà prendere tutto il tempo necessario per preparare la sua risposta; intanto mi permetterò di fare alcune osservazioni.

In Francia, paese che in tempi antichi soleva definirsi come una monarchia assoluta temperata dagli epigrammi, fu detto non ha guari che vi sono tre categorie di ministri, cioè *ministres porte-feuille, ministres porte-voix* e *ministres portemonnaie*. (*Movimenti*)

Io non credo che il nostro presidente del Consiglio abbia intenzione di favorirci queste tre categorie di ministri e non credo neppure che abbia nominato un ministro senza portafogli per aggiungere al Ministero un ministro pleonasma (Oh! oh! a sinistra); non lo credo possibile, non posso immaginare che il presidente del Consiglio abbia avuto questo divisamento; tuttavia io faccio osservare che mi è parso strano che si potesse nominare un ministro senza portafogli in un Ministero che non è ancora completo, giacchè noi vediamo che il presidente del Consiglio porta sulle sue spalle un doppio portafoglio, e tiene due Ministeri della più alta importanza.

Io confesso la verità che non ho mai approvato questo cumulo di Ministeri: non l'ho approvato quando l'uomo grande che era il conte Di Cavour ne era incaricato, non l'ho approvato quando l'onorevole barone Ricasoli, volontariamente o involontariamente, si è preso questo grave incarico in sulle spalle, e non l'approvo adesso assolutamente quando lo intraprende l'onorevole Rattazzi.

Dirò di più che, quand'anche io non avessi molte altre e gravi ragioni per non accordare la mia fiducia alle persone del presente Ministero, basterebbe semplicemente questo fatto che il Ministero non è completo, perchè io non dessi mai in alcuna circostanza un voto di fiducia. (*Risa ironiche al banco dei ministri*) So che io sono un avversario di poca importanza, e che i signori ministri possono francamente ridersi di me. . .

**BIXIO.** Domando la parola.

**GALLENGA.** . . ma io amo di stare davanti a loro francamente, apertamente, come avversario e a tutto potere. (*Movimenti in senso diverso*)

Quanto adunque al ministro senza portafogli io non posso entrare negli assetti che il Ministero ha creduto di fare; io credo che il potere esecutivo possa e debba avere molta libertà di distribuire i vari uffici dell'amministrazione come ai ministri sembra opportuno, ma ritengo però che il Parlamento abbia anch'esso il suo controllo, e dichiaro per parte mia che quando mi verrà davanti un bilancio nel quale io trovi scritto lo stipendio per un ministro senza portafogli

tempo rimangano questi due portafogli presso una sola persona, accertando la Camera che mio intendimento è che tra brevissimo tempo vi siano due ministri, uno per l'interno, l'altro per gli affari esteri.

Spero che in seguito a queste spiegazioni l'onorevole deputato Gallenga sarà soddisfatto, e non vorrà maggiormente insistere sopra quest'argomento. (*Segni d'approvazione*)

**GALLENGA.** Io aveva fatto una domanda che certamente...

**PRESIDENTE.** Non è all'ordine del giorno la discussione su questo argomento...

**GALLENGA.** Io non discuterò; devo solamente rispondere una parola. Spero che la Camera mi permetta solo...

*Voci.* Parli! parli!

**GALLENGA.** Devo dire al signor ministro se sia soddisfatto della sua risposta, giacché il ministro stesso ha detto: spero che il deputato Gallenga sarà soddisfatto.

Se il presidente non vuol permettere che io parli, lo dica francamente.

**PRESIDENTE.** Io ho creduto mio dovere di osservare che questa discussione non è all'ordine del giorno. Se poi...

*Voci a sinistra.* Parli!

**GALLENGA.** Dico che aveva fatta una domanda molto innocente, e molto semplice (*Rumori e risa a sinistra*), a cui bastavano due parole di risposta, a cui, secondo me, poteva perfettamente rispondere il signor ministro Poggi, come ha fatto il presidente del Consiglio.

Dico poi che la Camera ha sentito la risposta del Ministero, e crederà quello che ritiene opportuno. Solamente io prego il signor presidente della Camera di voler invitare il signor deputato Bixio a ritirare una parola la quale mi offende, giacché io credo che egli non possa sopporre in me slealtà. Io sono franco ed aperto avversario, sono avversario di poco momento, di poco peso, di poco valore, ma onesto, e non credo che il deputato Bixio voglia lasciar pesare sopra di me quella parola scortese.

**BIXIO.** Ho bisogno di spiegare il mio concetto intero, perchè qui è d'uopo parlare francamente. Io ho domandato all'onorevole Gallenga se aveva parlato in nome dell'antica maggioranza, perchè allora in nome della minoranza, di cui faccio parte, io volevo pur dire il mio parere.

Io sono qui deputato del mio paese, l'Italia, e non mi occupo di persone, nè di ministri, nè dei rancori di alcuno. (*Bravo! Benissimo!*) Io dico che il signor storico Gallenga (*Bisbiglio al centro*) doveva benissimo sapere che è la prima volta questa che ad un Ministero che sorge si viene a porre la questione di fiducia in mezzo alla questione di una legge marittima.

**GALLENGA.** Ah no!

**BIXIO.** Per parte mia io ritiro l'espressione che spiacque all'onorevole Gallenga, accettando la chiamata all'ordine...

**GALLENGA.** Non dica di più!

**BIXIO...** perchè ho mancato al dovere verso la Camera esprimendomi così. Ma dichiaro, quanto a me, che, dal momento che il deputato Gallenga ha detto la sua opinione, anche io mi credo in diritto di dire la mia, che il paese non vuole saperne di questioni personali, questioni di consorzeria (*Bravo! Bene! a sinistra*), ma aspetta a giudicare dai fatti; che il paese vuole essere governato fortemente, che non si occupa di nessuna individualità; e chi non è contento, gli orari delle strade ferrate sono a sua disposizione. (*Viva ilarità: applausi dalla sinistra e dalle gallerie*)

**PRESIDENTE.** Avverto le tribune di non dar segno di

approvazione o di disapprovazione, altrimenti io sarò obbligato a far eseguire il regolamento.

**BIXIO.** Non mostratevi almeno tanto impazienti voi che siete sempre stati pazientissimi. (*Viva ilarità*)

#### ANNUNZI D'INTERPELLANZE.

**PRESIDENTE.** La parola spetta al deputato Petruccelli.

**PETRUCCELLI.** Vorrei domandare al signor guardasigilli di fissarmi un giorno nel quale potessi volgergli un'interpellanza su ciò che intende fare per i vescovi che vorranno obbedire all'invito del papa.

**CORDOVA, ministro di grazia e giustizia.** Se glierei la giornata di giovedì prossimo.

**PRESIDENTE.** Quest'interpellanza sarà messa all'ordine del giorno di giovedì.

**VALERIO.** Poichè la discussione della legge che trovasi all'ordine del giorno è stata interrotta, io vorrei approfittare di questa circostanza per domandare all'onorevole presidente quale è la ragione per cui non è scritta all'ordine del giorno l'interpellanza che vi era già, se non erro, segnata relativamente al decreto del 21 novembre 1861, che statuisce circa il tracciato della strada che da Firenze per Arezzo deve congiungersi alla strada romana.

**PRESIDENTE.** Siccome la sua domanda si dirige alla Presidenza, risponderò che quest'interpellanza è segnata per essere messa all'ordine del giorno dopo la discussione di queste due leggi.

**VALERIO.** Credeva si fosse deliberato che quest'interpellanza dovesse essere posta all'ordine del giorno dopo la discussione della legge concernente il servizio postale marittimo; del resto non faccio nessuna difficoltà.

#### COMUNICAZIONE DI UN DECRETO PER IL RITIRO DEL PROGETTO DI LEGGE SULLA PUBBLICA ISTRUZIONE.

**PRESIDENTE.** Prima di riprendere la discussione sulla legge che trovasi all'ordine del giorno, debbo dare comunicazione alla Camera di un decreto reale trasmessomi dal ministro dell'istruzione pubblica, col quale è autorizzato a ritirare il progetto di legge che fu presentato sull'amministrazione della pubblica istruzione nella tornata 22 dicembre 1861.

#### SI RIPRENDE LA DISCUSSIONE DEL PROGETTO DI LEGGE SUL SERVIZIO POSTALE MARITTIMO.

**PRESIDENTE.** Si riprende la discussione della legge sul servizio postale marittimo.

(Sono approvati senza discussione gli articoli seguenti):

« ART. 7. Tutti i piroscafi addetti al servizio dovranno essere coperti della bandiera nazionale, e quindi sottoposti a tutte le leggi e disposizioni che regolano gli altri bastimenti nazionali di tal genere.

« I detti piroscafi saranno di solida costruzione, muniti di buone macchine e tali da soddisfare alle esigenze della navigazione, e da poter corrispondere pienamente all'oggetto cui sono destinati.



## TORNATA DEL 10 MARZO

« Nessun piroscafo verrà ammesso in servizio se non dopo essere stato esaminato ed accettato da una Giunta speciale, che sarà nominata dal Governo, la quale dovrà compilare un regolamento che, tenendo conto delle vigenti leggi marittime, determini le norme con cui debbasi stabilire e verificare la reale portata dei piroscafi e la loro velocità, il lavoro effettivo sviluppato dalle loro macchine, e le condizioni della loro solidità; secondo queste norme essa dovrà verificare se i bastimenti riuniscano le condizioni del presente quaderno d'onori, e determinerà l'equipaggio per ciascun piroscafo secondo le prescrizioni del regolamento della marina mercantile e le consuetudini.

« Per gli oggetti ed attrezzi necessari alla navigazione dovrà osservarsi quanto è prescritto dai vigenti regolamenti e dalle società assicuratrici.

« ART. 8. Il Ministero dei lavori pubblici potrà in ogni tempo ordinare delle visite, onde accertare che i piroscafi riuniscano tutte le condizioni necessarie alla regolarità del servizio ed al comodo dei viaggiatori.

« Risultando dalle visite che alcuno dei piroscafi non soddisfaccia alle condizioni sovraesposte, la società dovrà, nel limite di tempo che verrà assegnato, surrogarlo ed uniformarsi a quelle altre prescrizioni che emaneranno dal Ministero, ferma la responsabilità che l'impresa possa aver incontrato per ritardi od inconvenienti seguiti.

« In caso di perdita di un piroscafo, la società dovrà surrogarlo nel termine di sei mesi. Durante questo periodo essa potrà sostituirvi temporariamente un battello preso a nolo, purché adatto al servizio e come tale accettato dalla Giunta speciale sopraddetta.

« ART. 9. Mediante la sovvenzione accordata dal Governo, la società concessionaria sarà obbligata al trasporto regolare e compiuto di tutti i pieghi di corrispondenza postale, siano originari o a destino dei regii Stati, siano originari o a destino di Stati esteri, ivi compresi i gruppi di numerario concernenti il servizio postale, non che gli stampati, carta, provviste ed altro piccolo materiale relativo ai servizi governativi, e come tale iscritto sul foglio di via.

« Il pagamento della sovvenzione accordata dal Governo verrà fatto per dodicesimi, mediante regolare mandato in capo del direttore della società, il quale per gli effetti che di ragione dovrà eleggere domicilio nella città ove risiede la società.

« ART. 10. La società concessionaria dovrà destinare in ogni piroscafo un locale spazioso e ben riparato per collocarvi i dispacci postali; questo locale dovrà chiudersi a chiave, rimanendo la custodia dei dispacci affidata al capitano del piroscafo sotto la sua responsabilità.

« Qualora l'amministrazione delle poste credesse di destinare un impiegato a bordo, la società è in obbligo di assegnare al medesimo, senza corrispettivo, un camerino con letto, indipendentemente da apposito e sufficiente locale per le operazioni postali durante il tragitto.

« Quest'impiegato prenderà posto alla tavola dei passeggeri di prima classe a metà prezzo della tariffa.

« Qualora il piroscafo fosse costretto ad ancorarsi in rada per causa di cattivo tempo, l'impiegato delle poste potrà richiedere che sia messa a sua disposizione, pel servizio dei dispacci, la migliore imbarcazione, di cui avrà a prendere il comando uno degli uffiziali di bordo, sempre quando il capitano del piroscafo stimi che lo sbarco dei dispacci possa farsi senza pericolo col mezzo suaccennato.

« ART. 11. Ove per avaria i piroscafi dovessero approdare in qualche porto o rada non indicati nell'itinerario di cui all'ar-

ticolo 1, per cui si trovassero nell'impossibilità di proseguire la corsa, il capitano è strettamente obbligato a curare la consegna dei dispacci all'ufficio di posta locale o vicinore per essere inoltrati a destino coi mezzi ordinari, quando non sia possibile curarne la spedizione col primo piroscafo nazionale od estero diretto al luogo di destinazione dei dispacci medesimi, rimanendo la spesa a carico della società.

« ART. 12. Il prodotto del trasporto dei viaggiatori e delle merci è devoluto intieramente alla società concessionaria.

« Il prodotto delle tasse delle corrispondenze e del loro trasporto è dovuto intieramente all'amministrazione delle poste.

« Il Governo avrà facoltà di stabilire un *maximum* dei prezzi di trasporto, qualora quelli stabiliti dalla società fossero riconosciuti troppo elevati e non in proporzione a quelli stabiliti sulle linee ove esistono altri servizi di navigazione.

« Non saranno ricevute a bordo altre corrispondenze che quelle che saranno regolarmente consegnate dagli uffizi di posta.

« Qualunque contravvenzione alle leggi postali per parte della società o dei suoi agenti sarà punita a norma di dette leggi.

« Su di ogni piroscafo verrà collocata a spese dell'amministrazione delle poste una cassetta mobile per l'impostazione delle lettere, la quale dovrà essere consegnata unitamente ai dispacci all'ufficio di posta stabilito nei luoghi di approdo.

« ART. 13. La società concessionaria sarà tenuta a dar passaggio sui piroscafi agli impiegati civili che viaggiano per ragioni di servizio alla metà del prezzo stabilito per gli altri passeggeri, non compreso il vitto.

« La società non sarà però obbligata a ricevere un numero di questi passeggeri superiore al quarto dei posti di prima e seconda classe su ciascun piroscafo.

« ART. 14. La società concessionaria si obbliga a dar passaggio ai militari di ogni grado che viaggiano a spese dello Stato ai prezzi che saranno fissati con apposite particolari convenzioni col Ministero della guerra.

« Il Governo si obbliga dal canto suo di non affidare ad altre imprese, che non siano attualmente sussidiate dal Governo, i trasporti suddetti, salvo il caso di circostanze straordinarie, riservandosi però la facoltà di valersi, ove lo creda, dei bastimenti della regia marina o presi a nolo. »

**DEPRETIS, ministro dei lavori pubblici.** Qui fu introdotta una variante sulla quale io chiamerò l'attenzione della Camera, perchè forse non l'hanno potuto intendere dalla semplice lettura che ne ha fatto il signor presidente.

Nel progetto si diceva:

« Il Governo si obbliga dal canto suo di non affidare ad altre imprese i trasporti suddetti, » ecc.

Onde non pregiudicare altre imprese che hanno un contratto col Governo attualmente vigente, che hanno obbligo dei trasporti militari, salvo al Governo la facoltà di valersi o non valersi dei loro bastimenti, fu introdotto un emendamento. È un obbligo al quale corrisponde la speranza di un vantaggio e non altro; ma pure è giusto che il Governo rimanga libero e possa valersi anche di queste imprese. Perciò fu proposta dal Ministero, e accettata dalla Commissione e dai concessionari, un'aggiunta colla quale l'articolo rimane così redatto:

« Il Governo si obbliga dal canto suo di non affidare ad altre imprese che non siano attualmente sussidiate dal Governo i trasporti, » ecc. appunto per non togliere alle società, che attualmente hanno contratti in corso, questo mezzo di guadagno possibile.

Il Governo, ripeto, è sempre libero di dare o non dare questi trasporti; e del resto dirò schiettamente che vi è il solo contratto Valery, il quale scade alla fine di settembre.

**RICCI GIOVANNI.** Questi contratti hanno una durata transitoria.

**DEPRETIS, ministro pei lavori pubblici.** Sì, perchè si dice: *attualmente sussidiate dal Governo.*

**RICCI GIOVANNI.** Vuol dire che non si possono rinnovare.

**PRESIDENTE.** Se non vi sono altre osservazioni, s'intenderà approvato l'articolo 14 colla variante sovra accennata. (È approvato.)

« **ART. 13.** La società sarà obbligata a trasportare in terza classe ed a metà prezzo della tariffa i condannati civili e militari, sia che vengano mandati a scontare la loro pena in uno dei punti di approdo dei piroscafi, sia che, trovandosi al termine di essa, debbano ripatriare.

« Il trasporto dei condannati sarà eseguito in modo che essi siano sempre ed efficacemente segregati dagli altri passeggeri, e siano osservate quelle cautele che saranno dalle autorità determinate; in verun caso il numero di essi potrà eccedere i 25 sui battelli di maggiore portata, ed i 15 su quelli della portata minima.

« Gli indigenti ed i marinai naufraghi che dall'estero ritornano in patria saranno trasportati a spese dello Stato al prezzo di lire 3 al giorno, compreso il vitto. Le richieste per l'imbarco saranno rilasciate dal console od agente del Governo.

« Questi individui non potranno eccedere il numero di 10 per ogni viaggio senza il consenso della società. »

**SUSANI.** Desidererei uno schiarimento.

L'ultimo alinea di quest'articolo dice: « questi individui non potranno eccedere il numero di 10 per ogni viaggio senza il consenso della società. »

Io intendo bene che si debba ritenere che debbano essere al più 10 gli individui compresi nelle diverse categorie, ma sarebbe bene spiegare la cosa.

**DEPRETIS, ministro pei lavori pubblici.** Tutti.

**PRESIDENTE.** Se non vi sono altre osservazioni, si intenderà approvato l'articolo 15.

(La Camera approva.)

« **ART. 16.** Il trasporto dei generi di privativa, nonchè di derrate ed oggetti comunque destinati al servizio governativo, sarà fatto in forza di contratti particolari che potranno essere stipulati tra la società e le diverse amministrazioni dello Stato, ed in mancanza di questi speciali contratti sarà fatta una riduzione del 40 per cento sui prezzi delle tariffe.

« Il trasporto del materiale da guerra, dei generi di sussistenza e dei bagagli al seguito della truppa, sarà regolato e retribuito a norma delle convenzioni speciali che saranno stipulate tra il Ministero della guerra e la società.

« In verun caso però la società sarà obbligata al trasporto di una quantità dei summentovati oggetti superiore alla metà della portata effettiva del bastimento.

« Tanto le persone, quanto gli oggetti indicati in questo articolo e nei precedenti 14 e 15, saranno ammessi sui piroscafi a semplice richiesta dei ministri o delle autorità del luogo d'imbarco, che saranno indicate per ministeriale regolamento. »

(La Camera approva.)

« **ART. 17.** La società sarà obbligata al trasporto gratuito delle corrispondenze postali d'ogni genere, ed al trasporto a prezzi ridotti degli oggetti e delle persone di cui ai precedenti articoli 13, 14, 15, 16 su quelle linee non contem-

plate nel contratto di cui già avesse o venisse ad avere per conto proprio l'esercizio. »

(La Camera approva.)

« **ART. 18.** I passeggeri a bordo dei piroscafi saranno trattati con riguardo.

« Un registro sarà tenuto costantemente aperto su di ogni piroscafo per accogliere le lagnanze dei viaggiatori.

« Il commissario del Governo dovrà riferire le lagnanze di qualche gravità al Ministero, il quale avrà diritto di ordinare l'allontanamento degli agenti della compagnia che fossero riconosciuti colpevoli.

« Il personale di bordo vestirà una divisa giusta il modello che verrà approvato dal Ministero della marina. »

**SUSANI.** Nell'articolo 18 si riassumono le condizioni, le quali sono stabilite per guarentire il servizio a bordo e il conveniente trattamento dei passeggeri. Io avrei desiderato che a questo proposito fosse annesso al capitolato un regolamento completo, come vedo praticato in Francia ed altrove, dove sono società sussidiate dal Governo. Ad ogni modo ad una omissione mi pare urgente che per lo meno si provveda. Nei contratti colle messaggerie, per esempio, è stabilito per condizione che a bordo di ogni nave debba esservi un medico. Io credo che, nell'interesse dei viaggiatori, la domanda che qualche cosa di analogo sia introdotto in questo contratto sia ragionevole e giusta.

Se per viaggi di lunga portata è necessario che vi sia un medico ed un chirurgo, io vorrei di leggieri ammettere che per viaggi di corto tragitto basti un ufficiale sanitario di minore importanza; ma credo che qualche provvedimento in questo senso sia necessario. Prego per conseguenza l'onorevole ministro a voler vedere che cosa si possa fare per soddisfare ad un'esigenza del pubblico, la quale è, posso assicurarlo, abbastanza viva e, a mio avviso, giusta.

**DEPRETIS, ministro pei lavori pubblici.** L'onorevole Susani vorrebbe che s'introducesse nella legge una disposizione per cui si obbligasse la compagnia a tenere un medico a bordo...

**SUSANI.** Od almeno un ufficiale sanitario.

**DEPRETIS, ministro pei lavori pubblici.** Sì, capisco, un chirurgo, per esempio. Se però il bisogno per un servizio sanitario si fa sentire quando si tratta di un lungo tragitto, l'onorevole Susani certo consentirà che qui, trattandosi di viaggi che hanno un piccolo percorso, questo bisogno è molto minore. Io desidero che si introducano tutte le utili disposizioni, ma bisogna poi che la compagnia sia disposta ad accettarle.

**SUSANI.** Io pregherei la Commissione e l'onorevole ministro, poichè è stata già adottata una proposta sospensiva, e poichè, essendo essi a Torino, si può trattare subito coi contraenti, a voler acconsentire a che anche l'articolo 18 fosse rimandato a domani, quando si discuterà l'articolo 6, ed allora il signor ministro vedrà se si possa introdurre nella legge quella disposizione che avrei desiderato si fosse introdotta fin da principio.

**RICCI GIOVANNI.** Io farò osservare all'onorevole Susani che all'articolo 7 è già in qualche modo provveduto a quanto egli desidera, giacchè vi è detto che « la Commissione determinerà l'equipaggio di ciascun piroscafo secondo le prescrizioni del regolamento della marina mercantile e le consuetudini. »

Egli vede quindi che, se sta vero che altre compagnie per viaggi di simil genere hanno stabilito un ufficiale sanitario a bordo, naturalmente dovrà anche questa società sottomettersi a tale condizione.

**SUSANI.** Domando la parola.

**PRESIDENTE.** Parli.

**SUSANI.** Dopo le spiegazioni avute, siccome io credo che il signor ministro si farà carico delle osservazioni fatte, e raccomanderà alla Commissione che dovrà redigere questo regolamento di avere riguardo alle consuetudini in proposito, io ritiro la mia proposta.

**DEPRETIS, ministro pei lavori pubblici.** Appare infatti dai capitoli francesi che nella composizione degli impiegati di bordo è compreso un chirurgo; se occorrerà, si potrà mettere questa condizione nel regolamento.

**MUREDDU.** Io credo opportuno nella discussione di quest'articolo di segnalare alla Camera alcun inconveniente che nella passata amministrazione Rubattino venne a sperimentarsi spesse volte sulla distribuzione ed imbarco delle mercanzie che su questi vapori erano dirette, per cui molte doglianze poterono sentirsi e grave pregiudizio allo sviluppo commerciale dei paesi che ne dovevano profittare.

Io non vorrei cioè permettere nuovamente all'arbitrio pur anche del solo capitano di bordo che per lui sia data la preferenza d'imbarco ad una partita più che all'altra delle merci presentate, quando molte altre di più diligenti e più soggette a perdersi devono rimanere sul posto, a pretesto di esser mancato quello spazio nel bastimento che per queste non doveva mancare se si fosse osservato, per così dire, un ordine di consegna.

Io vorrei quindi che si stabilisse effettivamente un ordine di consegna, acciò il beneficio e la facilità di commercio, che deve essere a tutti equamente e con giustizia distribuita, non sia fatta speciale ad alcuno, nè convertita in monopolio della compagnia, o pur anco dei suoi capitani; sarebbero altrimenti resi arbitri delle sorti commerciali dei paesi ai quali intendiamo di provvedere, mentre potrebbero esercitare sopra di essi un monopolio tanto più pregiudizievole quanto più potente è una compagnia sussidiata dal Governo.

Ora io credo che sia facile il riparare a questi inconvenienti mediante l'apertura di un registro di consegne numerato presso gli agenti della società concessionaria alle stazioni d'imbarco, per cui ad ognuno sia garantita la precedenza secondo che fu sollecito e previdente.

Io pregherei quindi il signor ministro, nella composizione del regolamento, che voglia introdurre una qualche disposizione la quale precluda una volta per sempre la via agli abusi che pur troppo si sono spesso avverati, vale a dire che la società fosse obbligata a dare eguale trattamento rispetto a tutte le spedizioni di merci, onde non avvenga che vi siano preferenze per gli uni e ritardi per gli altri.

**DEPRETIS, ministro pei lavori pubblici.** Io terrò conto della raccomandazione dell'onorevole Mureddu.

**VALERIO.** Io appoggio molto caldamente questa raccomandazione, perchè mi consta precisamente che dei gravi inconvenienti si sono avverati e succedono tuttora, inconvenienti gravi che, se erano dannosi rispetto agli uni, prendevano le proporzioni di vero monopolio rispetto agli altri. Non dirò di più; lascio agli onorevoli deputati che comprendano fin dove può andare il significato delle mie parole, ed a beneficio di chi andava questo monopolio. Credo che questa disposizione si può scrivere nel regolamento, nel quale si potranno segnar pure le norme per ottenere questo scopo. Tuttavia, se la Commissione ed il Ministero credessero di accettarlo, proporrei che al fine dell'articolo 18 si aggiungesse una disposizione che abbiamo veduta in quasi tutte le concessioni di strade ferrate. Si potrebbe una tal disposizione così formulare:

« Uguale trattamento dovrà essere usato da tutte le compagnie per rispetto a tutte le spedizioni di merci. »

In quasi tutte le concessioni di strade ferrate è dichiarato che non è permesso alla società di far preferenze ad alcuno, nè di far patti speciali. Quest'indicazione si potrebbe concretare a un di presso nelle parole che ho detto, aventi l'obbietto di far sì che i concessionari debbano usare con tutte le persone che loro portano merci eguali condizioni, senza far preferenze ad alcuno.

**RICCI GIOVANNI.** Ove si trattasse d'incaricare la Commissione che dovrà redigere il regolamento di formulare alcune disposizioni a questo riguardo, io non vi avrei difficoltà; ma, qualora si dovesse inserire questo nuovo capoverso nella legge, mi vi opporrei, per questa semplice ragione: che non è sovente conveniente di caricare un bastimento con merci d'una data e determinata qualità. Se, per esempio, si consegnassero 200 tonnellate di ferro, e questa merce fosse iscritta dopo molta altra di natura leggiera, la compagnia potrebbe rifiutarla tutta od in parte, in quanto che non potrebbe fare il così detto *arrimaggio* in quel modo marino che si conviene. Quindi crederei dannosa una tal prescrizione nella legge in modo così assoluto.

Adottando altra locuzione, potrebbe giovare nel senso che non si facesse dalla società aggruppamento coll'accordare preferenze per lucro. Se tale prescrizione concepita in termini assoluti esiste per le strade ferrate, io credo la cosa ben diversa; qualunque sia la qualità della merce, potrà in ogni momento aver corso, giacchè a vece di due convogli, se ne faranno quattro. Ma conviene riflettere che l'*arrimaggio* di una nave vuol essere fatto con certe norme, scegliendo piuttosto una qualità di merci che un'altra. Per compiere il caricamento, se, per esempio, mi si portasse merce di piccolo volume e d'ingente peso, quando l'*arrimaggio* è, per così dire, fatto, necessariamente dovrei rifiutare, non potendo mettere le materie più pesanti al basso e le più leggere in alto. Ciò pertanto puossi stabilire per legge, e soltanto quest'avvertenza potrebbe benissimo trovar luogo nel regolamento che sarà per fare la Commissione, di cui è parola all'articolo 7.

**CONTI, relatore.** La Commissione consente intieramente coll'onorevole Ricci.

**PRESIDENTE.** Il deputato Valerio persiste?

**VALERIO.** Apprezzo molto l'importanza delle ragioni che l'onorevole Ricci ha posto avanti; mi pare però che il principio potrebbe essere dichiarato senza pericolo di quelle difficoltà che egli ha sottoposto alla Camera, e scrivere che la compagnia dovrà usare uguale trattamento a tutte le merci che le vengono affidate, senza dare preferenza a nessuna; il regolamento poi stabilirà come questa eguaglianza di trattamento s'intenda, vorrei solo che il principio fosse stabilito.

**CONTI, relatore.** Domando la parola.

**VALERIO.** Bisogna che questo principio sia scritto nella legge, perchè i commissari del Governo sappiano se possono esigere ciò.

La compagnia potrebbe dire al Governo: voi volete venire a regolamentare il mio servizio delle merci, ma voi non avete nessun diritto, questo non è scritto nel contratto. Io temo che, senza questa dichiarazione nella legge, nella convenzione, il regolamento non possa bastare.

Mi pare che ciò non derogherebbe per nulla al modo con cui quest'eguaglianza di trattamento vuol essere stabilita, vale a dire che il ferro dell'uno dev'essere trattato come il ferro dell'altro, che il grano del tale vuol essere trattato come il grano del tal altro.

Con ciò credo dichiarato chiaramente il mio pensiero: che

ben certamente io non domando che sia seguito nel carico della nave rabbinicamente l'ordine della consegna.

Supponiamo che una provvista d'uova (mi perdoni la Camera se mi volgo a questo esempio per esagerare, per così dire, le conseguenze del principio) venga consegnata prima di una spedizione di ferro; io non pretendo certo che quella si debba collocare nella stiva sotto alla seconda. Ben comprende la Camera che cotale non è l'uguaglianza di trattamento che io domando. Quando io chiedo uguaglianza di trattamento intendo ed intendosi naturalmente che questa debbe usarsi relativamente alla merce presentata, e relativamente al materiale caricamento della nave.

Io credo quindi che in questo senso l'onorevole Ricci e credo anche il ministro potrebbero accettare l'aggiunta che io propongo.

**DEPRETIS, ministro pei lavori pubblici.** Io non sono avverso all'emendamento proposto dall'onorevole Valerio; ma siccome le obiezioni fatte dall'onorevole Ricci mi paiono gravi, a me pare che non ci convenga fin d'ora pronunziare definitivamente.

Io pregherei quindi l'onorevole Valerio ad acconsentire che il suo emendamento sia rimandato alla Commissione.

**VALERIO.** Acconsento.

**DEPRETIS, ministro pei lavori pubblici.** Vedremo di studiar la questione, e di trovare una tale redazione che possa essere accettata.

**VALERIO.** Acconsento molto volentieri.

**PRESIDENTE.** L'onorevole deputato Conti ha la parola.

**CONTI, relatore.** Io veramente dovrei dire fin d'ora alla Camera che la parola *preferenza* non potrebbe essere ammessa, perchè qui evidentemente non si può discorrere di preferenza di persone, ma la questione si riduce materialmente alla preferenza data alle merci.

Questa preferenza bisogna necessariamente che si abbia, perchè si deve preferire piuttosto la tal merce che tal altra più o meno pesante, affinchè il *metà-centro* non esca da quei limiti, in cui la stabilità della nave non è posta in cattive condizioni.

Nell'interesse adunque della navigazione non è possibile negare la preferenza.

La Commissione non ha alcuna difficoltà che l'emendamento le venga rimandato, nondimeno fin d'ora avverte che non istima conveniente l'accettare questa restrizione.

**PRESIDENTE.** Il deputato Bixio ha la parola.

**BIXIO.** Io credo che gli inconvenienti accennati dall'onorevole Valerio si eviteranno con questa semplice dichiarazione-inserita nella legge, che, cioè, alle società sono proibite assolutamente le operazioni commerciali di qualunque genere dal trasporto di merci e passeggeri in fuori.

Più in là di questa proibizione non potete andare; perocchè vi sarà un'iscrizione a fare, e bisognerà iscrivere il valore commerciale della casa che vi manda la merce. Non potete vincolare la società, la quale ha interesse a far bene.

Quando avete impedito ch'essa s'intrometta nelle speculazioni commerciali propriamente dette, estranee ai trasporti, avete fatto tutto quello che è possibile. Al di là di questi confini la legge non può inoltrarsi, perchè vi sarebbe a compilare un volume di prescrizioni, e non s'introdurrebbe con esse un ostacolo a far altrimenti.

Non so che cosa dire; se il signor ministro crede che l'emendamento debba essere rimandato alla Commissione, non mi oppongo; ma del resto la mia opinione sarebbe contraria.

**VALERIO.** Domando la parola.

**PRESIDENTE.** Il deputato Valerio ha la parola.

**VALERIO.** Parea a me che la proposta fatta dall'onorevole ministro avrebbe dovuto metterci d'accordo, perchè nella Commissione si potrebbero discutere tutte queste questioni.

Noterò due cose: l'una in risposta all'onorevole Conti, l'altra in risposta all'onorevole Bixio. Quanto alla questione della preferenza, egli non l'ha capita. Io non ho inteso dire che si debba dare la preferenza di sito; ho detto: *preferenza di merci, preferenza di speditori*. Dunque questa questione di metà-centro non ha più da far nulla.

Quanto all'osservazione dell'onorevole Bixio, io lo prego di notare che, quando noi avremo scritto nella legge che la società non può fare operazioni commerciali, avremo detto troppo. Perchè non potrà essa fare operazioni? Questo è impossibile ad ottenere. Entreremmo in un campo molto più vasto di quello che io non voglia. E poi non riusciremo allo scopo, perchè la società si procurerà un uomo di legno che farà per lei, e buona notte. In questo modo i monopoli saranno mantenuti.

Io prego l'onorevole Bixio di ritenere che in quasi tutti i capitoli di concessione di strade ferrate si è ritenuto necessario questo sistema, perchè con una variazione di prezzo, con una facilitazione di tempo si può favorire un commercio o rovinarlo. Quindi è necessario che intervenga la dichiarazione di principio, affinchè, se si fa qualche cosa contro di ciò, il fatto possa essere colpito.

Capisco benissimo che, comunque si stabilisca, un qualche modo ci sarà poi sempre per deludere la legge, ma almeno ci sarà la dichiarazione che infligge su questi atti una penalità, un biasimo legislativo.

A questo bisogna venirci in un modo od in un altro, perchè col lasciare assoluta libertà alle compagnie perchè esse possano manipolare le merci e farne il trasporto come credono, si viene ai fatti cui siamo arrivati, si viene a creare un monopolio a favore delle compagnie od a favore di persone che per diretto o per indiretto appartengono alle medesime.

**SUSANI.** Mi pare che la proposta fatta dal signor ministro dovrebbe essere accettata.

La questione messa innanzi dall'onorevole Valerio è abbastanza grave, e dacchè l'articolo 18 si rimanda alla Commissione, io crederei che si dovesse bene intendere che in esso venga anche compreso dalla Commissione l'emendamento proposto dall'onorevole Bixio, con che la questione verrebbe ad essere definita completamente.

Io credo che la condizione da lui domandata sia di gravissima importanza, imperocchè in molte convenzioni, le quali possono servire d'esempio, essa si trova iscritta, e non vi si trova già a caso, ma dopo che molte esperienze hanno insegnato che bisognava adottare quel modo di fare.

Io credo dunque che si dovrebbero rinviare alla Commissione tanto la proposta Valerio, quanto quella dell'onorevole Bixio, perchè così l'articolo 18 potrebbe essere, a mio avviso, completato e ridotto a miglior forma.

**CONTI, relatore.** Quest'articolo, dovendo includere, se è possibile, tanto la disposizione cui accennava l'onorevole Valerio, quanto quella proposta dall'onorevole Bixio, la Commissione accetta che quest'articolo le venga rinviato, ed essa domani ne riferirà alla Camera.

**PRESIDENTE.** Essendo tutti d'accordo che gli emendamenti dei deputati Valerio e Bixio debbano essere inviati alla Commissione, se non vi ha osservazione in contrario, si intenderanno inviati alla medesima coll'articolo 18.

« ART. 19. In caso di guerra marittima sarà in facoltà del Governo di far continuare o sospendere il servizio.

« Nel primo caso il Governo assumerà la garanzia dei piroscafi e di ogni cosa relativa al servizio per qualunque danno derivante dalle cause di guerra.

« Nel secondo caso, e per tutto il tempo della sospensione del servizio, cesserà la sovvenzione di cui all'articolo 1 della convenzione, ed i piroscafi della società potranno essere presi a nolo dal Governo: il prezzo e le condizioni del noleggio saranno fissati di comune accordo o dal Consiglio di arbitri, di cui all'articolo 2 del quaderno d'onori, e verrà pure determinato il valore dei bastimenti da rimborsarsi alla società nella circostanza che andassero perduti unicamente per fatto di guerra o per esplosione di materiali da guerra, dovendo i rischi di mare o di fuoco rimanere a carico della società.

« Qualora al Governo non convenisse di noleggiare i detti piroscafi, verrà corrisposta alla società, durante l'interruzione del servizio, un'equa indennità da fissarsi di comune accordo o per mezzo del Consiglio d'arbitri summentovato. »

**VALERIO.** Io trovo scritte nel principio dell'articolo 19 le parole: *in caso di guerra marittima sarà in facoltà del Governo di far continuare o sospendere il servizio.*

Io vorrei sapere perchè sia necessario, perchè questa facoltà sia data al Governo, che la guerra debba essere marittima.

Come è fatta l'Italia, potrebbe darsi benissimo che noi avessimo bisogno di far cessare questo servizio o di adoperare, quello che è più importante, i legni anche in caso di una guerra che non si possa chiamare marittima, e perciò proporrei che si dicesse solo: *in caso di guerra.*

**CONTI, relatore.** La Commissione accetta.

**PRESIDENTE.** Il deputato Bixio ha facoltà di parlare.

**BIXIO.** Io accetto l'emendamento Valerio; ma desidero che, oltre questo, sia fatta facoltà al Governo in date circostanze d'impossessarsi intieramente del materiale di queste società; salvo naturalmente ad indennizzarle, seguendo a questo riguardo il parere dello stesso Consiglio d'arbitri, di cui si parla, e stabilendo le norme necessarie; ma, ripeto, vorrei fosse fatta facoltà al Governo d'impossessarsi in date circostanze in tutto o in parte del materiale delle compagnie da esso sovvenute.

**CONTI, relatore.** La Commissione accetta molto di buon grado quest'emendamento, tanto più che l'onorevole Bixio ha avuto la gentilezza di comunicarlo prima d'ora alla Commissione, la quale ebbe così agio di farne oggetto di maturo esame.

Essa, ripeto, l'accetta, poichè sarà questa una disposizione assai utile in tempo di guerra.

**PRESIDENTE.** Bisognerebbe che il deputato Bixio formulasse il suo emendamento.

**SUSANI.** Domando la parola.

**PERUZZI.** Chiedo di parlare.

**PRESIDENTE.** Ha la parola il deputato Susani.

**SUSANI.** La cedo al deputato Peruzzi.

**PERUZZI.** Io temo che l'emendamento Valerio possa mettere il Governo nella necessità di fare dei sacrifici, senza che questi avessero un utile corrispondente.

**VALERIO.** Si dice: potrà. . . .

**PERUZZI.** Domando perdono, è detto: « in caso di guerra sarà in facoltà del Governo di far continuare o sospendere il servizio; » se invece si dice: « in caso di guerra marittima, » sarà una necessità; perchè, in caso di guerra marittima, bisognerà necessariamente far qualche cosa, quindi, nel caso

che ordini la continuazione del servizio, il Governo deve assumere l'onere della garanzia dei piroscafi, e nel caso di sospensione fare quello che è detto nel terzo alinea di questo articolo. Questo sta benissimo per il caso di guerra marittima, ma per il caso di guerra non marittima può darsi che non sia necessario che il Governo assuma nè l'uno nè l'altro onere.

**VALERIO.** Domando la parola.

**PERUZZI.** Perciò parrebbero conveniente di lasciar stare l'articolo qual è, salvo l'emendamento proposto dal deputato Bixio.

Lo scopo che si propone, probabilmente, l'onorevole deputato Valerio, scopo importantissimo e che potrebbe raggiungere, a mio credere, anche stando al contesto delle convenzioni, ma che tuttavia sarà meglio enunciare esplicitamente, non parendo che i concessionari debbano avervi difficoltà, questo scopo, io diceva, pare sia quello di valersi dei legni della società per il trasporto di truppe e per i bisogni generali di una guerra non marittima. A questo meglio si provvederebbe, a mio giudizio, con un alinea speciale nel senso che, nel caso di guerra non marittima, fosse in facoltà del Governo di applicare o no le disposizioni di questo articolo. Ciò bramerei fosse espresso in un alinea a parte, perchè vi può essere guerra non marittima nella quale il Governo non abbia bisogno di fare nè l'una, nè l'altra cosa.

**PRESIDENTE.** La parola spetta al deputato Susani.

**SUSANI.** Non ho più nulla a dire, perchè voleva fare una osservazione analoga a quella presentata dal signor Peruzzi.

**PRESIDENTE.** La parola spetta al deputato Valerio.

**VALERIO.** Io non capisco bene la portata che avrà la separazione di questa disposizione. Quello che pare a me molto evidente è questo.

In caso di guerre, sia marittime, sia non marittime, massime avendo riguardo alle condizioni d'Italia, nella quale la terra e le coste sono così collegate, così vicine, così dipendenti fra di loro, è molto difficile che una guerra qualunque che tocchi ad una parte del nostro territorio non possa mettere in pericolo la navigazione. Ora, tuttavolta che la navigazione sia in pericolo, mi pare che sia molto giusto che il Governo assuma per sè questo pericolo, ed assuma nello stesso tempo il diritto di poter usare il materiale, e non solamente di usarne per i suoi servizi, ma anche impedire che venga usato da altri.

Per me, dico, non capisco bene la portata della separazione proposta dall'onorevole Peruzzi. Mi pare necessario assolutamente che, sia la guerra marittima o no, questa facoltà venga concessa al Governo; per conseguenza mi pare anche molto equo che si dia alla società, nel caso qualunque di guerra, quella garanzia che essa non potrebbe trovare in alcuna società di assicurazione; perchè nessuna società assicura per il tempo di guerra, salvochè in certe condizioni e sempre con pesi di molto più gravi degli ordinari. Altrimenti sarebbe un mettere i concessionari in posizione così difficile e pericolosa che non sarebbe conveniente per il Governo stesso.

Invocherò qui i principii molto saviamente proclamati dall'onorevole Bixio: noi dobbiamo pensare a porre queste società in condizione di poter prosperare e svilupparsi, e non a impor loro delle condizioni cui non possano soddisfare.

Ora è egli giusto che quando vengano a trovarsi in un pericolo che non dipende da loro, ma dallo Stato, il Governo si riservi la facoltà di usare ampiamente del loro materiale, e non si assuma in pari tempo la responsabilità dei danni in

cui esse possono incorrere? Mi pare che quel che è giusto per il caso di guerra marittima lo sia anche nel caso di guerra non marittima.

Osservo poi che le stesse considerazioni che si farebbero per le guerre terrestri potrebbero anche valere per le marittime; può darsi benissimo che questa guerra non si estenda a tutti i mari percorsi dalla compagnia; forse non è molto normale, ma è cosa possibile; tuttavia con quest'articolo si assumerebbe la responsabilità anche per i mari dove non si combatte; e mi sembra giusto, perchè, come non si può contenere in un dato sito la guerra terrestre, così non si può circoscrivere la marittima.

Per conseguenza io credo opportuna la redazione da me proposta:

« In caso di guerra sarà in facoltà, » ecc.

**PRESIDENTE.** Il deputato Susani ha facoltà di parlare.

**SUSANI.** Mi pare che l'onorevole Valerio non abbia bene avvisato dove sia l'importanza della fatta osservazione. Se noi adottiamo qual è il suo emendamento, bisognerà che in ogni caso, quando vi sia guerra la quale lasci anche libero il mare e non metta in pericolo il materiale della società, noi corriamo quei medesimi rischi e paghiamo quei medesimi indennizzi che dovremmo se vi fosse guerra marittima. Mi era fermato a questo inconveniente e tacqui quando l'osservazione fu fatta dall'onorevole preopinante, ma poichè l'onorevole Valerio insiste, lo prego a considerare che, mentre, se si trattasse di fare una convenzione nuova, la cosa potrebbe anche trattarsi mettendoci al punto suo di vista, e mentre in tal caso egli avrebbe ragione di appoggiarsi ad alcune delle considerazioni esposte dal deputato Bixio rispetto alla convenienza della società, qui però noi abbiamo una convenzione fatta, per la quale adottando l'emendamento tal quale egli, l'onorevole Valerio, l'ha proposto, noi peggioreremmo per rispetto allo Stato le condizioni finanziarie di questo contratto. Adottando invece il sotto-emendamento proposto dal deputato Peruzzi, avremmo tutto il buono dell'emendamento Valerio e schiveremmo il pericolo di danneggiare le finanze dello Stato e di fare senza ragione un regalo alla società.

Quindi credo che la Camera, nell'interesse del pubblico erario e dell'economia che sta sulla bandiera del Ministero, farebbe benissimo a adottare che l'emendamento fosse redatto nel modo proposto dal deputato Peruzzi.

**VALERIO.** Io assicuro l'onorevole Susani che aveva capito benissimo la portata dell'emendamento che ebbi l'onore di proporre; mi rincresce che io non sia riuscito a fare intendere a lui il mio pensiero.

Io domando che la facoltà che il Governo vuol riservare di impadronirsi del materiale della società in caso di guerra marittima venga pure data al Governo in caso di guerra terrestre. E quando faccio cotale domanda non parmi possa essere il caso che si venga ad imputarmi di far l'interesse delle società.

L'articolo 19 dice che nel caso di guerra marittima, mentre voi avete questa facoltà, avete pure questo peso; avete il peso che, se voi ordinate che si continui il servizio, dovete garantire il materiale contro il danno che possa derivare dalla guerra. Io vedo che s'impone allo Stato un peso, ma questo peso lo credo dovuto, perchè è una conseguenza del diritto che io domando per lo Stato.

Non è dunque il caso di venirmi a dire che io voglio migliorare il contratto in favore della società. Io faccio l'interesse del paese; e pare a me che il paese possa, in certi casi, aver bisogno dell'uso di questi materiali. Quando ha bisogno di questi materiali, io non rifiuto alla società il compenso, che

mi pare una conseguenza necessaria del diritto che domando per lo Stato.

**DEPRETIS, ministro pei lavori pubblici.** Chiedo di parlare.

Mi pare che noi prolunghiamo la discussione sopra ipotesi che, se ci pensiamo bene, sono assai lontane dalla realtà. Noi facciamo qui sottilmente una distinzione tra guerra marittima e guerra non marittima, e vogliamo stabilire obblighi e condizioni diverse nei diversi casi. Ma sarà poi tanto facile che noi abbiamo una guerra che non sia anche marittima?

*Un deputato a sinistra.* Colla Svizzera. (ilarità)

**DEPRETIS, ministro pei lavori pubblici.** Dio buono! Una guerra colla Svizzera! Mi si cita un esempio così lontano da tutte le probabilità e possibilità che in verità non si deve dare nessuna importanza. Io non posso credere che sopra simili considerazioni noi dobbiamo appoggiarci nell'adottare una disposizione di legge. La guerra che noi avremo la conosciamo tutti; essa sarà una guerra terrestre e marittima, non c'è dubbio; perciò sta bene aver facoltà d'impadronirci dei bastimenti, come di fare tutto quello che occorre per condurre la guerra vigorosamente.

Mi si permetta anche un'osservazione. Io, rispettando la libertà della discussione, debbo tuttavia pregar la Camera di affrettarla. Importa per gravi motivi il vedere al più presto eseguita questa convenzione. L'approvazione di questa legge si è ritardata già di troppo, la Camera lo sa. Già più volte si era sollecitata l'urgenza di questa legge; ma la sua discussione, ora per un motivo, ora per l'altro, si è sempre differita.

Se noi entriamo in sottili distinzioni sopra ciascun articolo della convenzione o del capitolato, se noi vogliamo perfezionare questa convenzione, che suppongo sarà stata maturamente e minutamente studiata e discussa dal mio antecessore colle parti contraenti, io prego la Camera di osservare che si metterà forse il Ministero nella necessità di domandare ancora un aggiornamento, onde potersi concertare, e venire poi alla Camera a domandare la sanzione del progetto di legge.

**SUSANI.** Chiedo di parlare.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare.

**SUSANI.** Qui bisogna venire ad una conclusione, perchè mi pare che l'onorevole ministro chieda che sia mantenuto l'articolo qual è...

**DEPRETIS, ministro pei lavori pubblici.** No, accetto l'emendamento Bixio.

**SUSANI.** Respinge l'emendamento Valerio?

**DEPRETIS, ministro pei lavori pubblici.** Io mantengo la legge proposta.

**SUSANI.** Mi perdoni, noi ci troviamo di fronte a tre proposte. Abbiamo la proposta del deputato Bixio, per cui, ci sia guerra o no, il Governo possa a date condizioni impossessarsi del materiale; ed io mi associo a lui in quest'idea. Viene poi l'emendamento relativo al caso contemplato all'articolo 19, il quale dice: *in caso di guerra marittima*, ecc. Il deputato Valerio ha chiesto che si sopprima la parola *marittima*, e che si dica solo *in caso di guerra*. Il deputato Peruzzi ha proposto invece che questa medesima idea di dare certe facoltà al Governo di noleggiare i bastimenti e sospendere i viaggi anche in caso di guerra non marittima sia scritta in un'alinea separata.

Quando il signor ministro ci dice di far presto, vorrebbe che noi concludessimo; ed io appunto per questo domando quale sia l'opinione del signor ministro, cioè su quale dei tre emendamenti, secondo lui, debba portarsi la votazione.

Pare a me che tutti siamo d'accordo, almeno non ho sen-

## TORNATA DEL 10 MARZO

tito alcun oppositore, ad accettare la proposta Bixio; facciamo dunque strada, accettiamola, e scegliamo poi tra le due redazioni proposte per esprimere un'altra medesima idea; scegliamo cioè tra la proposta Valerio e quella Peruzzi.

Pare a me che, nell'interesse dello Stato, convenga la redazione che vorrebbe farne un'alinea a parte. Ora a me sembra che la differenza non sia poi così sostanziale che, avuto riguardo alla proposta Bixio, la quale dà già il diritto d'impadronirsi dei bastimenti, il deputato Valerio non si possa accostare a tale redazione.

**DEPRETIS, ministro dei lavori pubblici.** Io dichiaro che non ho alcuna difficoltà di accettare l'emendamento del deputato Bixio, come ho già detto, e che non ho alcuna difficoltà ad accettare quello del deputato Valerio. Io ho detto solamente che, se noi entriamo in distinzioni, come sarebbe nel caso dei due emendamenti proposti dall'onorevole Peruzzi, non vorrei poi che ci trovassimo nella necessità di dover rimandare diversi articoli alla Commissione, e così creare difficoltà e perdite di tempo.

**CONTI, relatore.** La Commissione accetta l'emendamento del deputato Bixio e quello del deputato Valerio, poichè, se nuovamente avvenisse il caso di una guerra, come quella di Crimea, per esempio, si avrebbe certamente bisogno di molti piroscafi per trasportare le nostre soldatesche, senza che per ciò vi fosse guerra marittima. Accennai a questo caso speciale per dimostrare come l'emendamento Valerio nella sua generalità sia il migliore.

**VALERIO.** Domando la parola sull'ordine della discussione; è mezz'ora che discutiamo... (*Ai voti!*)

*Voci.* La chiusura!

**PERUZZI.** Io non insisto sulla mia redazione; credo che sarebbe migliore, perchè raggiungerebbe lo scopo cui dobbiamo intendere, cioè quello di poterci valere, in caso di guerra anche non marittima, del materiale della compagnia, senza per altro assumere la garanzia e la responsabilità di cui si parla nei due alinea; ma non voglio prolungare una discussione più teorica che pratica; poichè convengo in quello che disse l'onorevole ministro, cioè che in pratica, se ci avremo a battere, ci batteremo per terra e per mare.

**PRESIDENTE.** Non restano pertanto che due emendamenti: uno del deputato Valerio, che consiste nella soppressione della parola *marittima* all'articolo 19.

Lo pongo ai voti.

(È adottato.)

L'altro è proposto dal deputato Bixio nell'aggiungere al primo capoverso dell'articolo 19, dopo le parole: *del servizio*, le seguenti: « Ed anche di prendere possesso dei bastimenti, retribuendo alla società quel compenso che sarà determinato dal Consiglio d'arbitri, del quale si parla all'articolo 2. »

Chi lo approva, sorga.

(È adottato.)

Pongo ai voti l'articolo 19 con questi due emendamenti.

(La Camera approva.)

**ART. 20.** Nel caso di ritardo sia nelle partenze, che negli arrivi, non provenute da forza maggiore giustificata, la società concessionaria incorrerà in una multa di lire 50 per ogni ora di ritardo; oltre sei ore di ritardo non giustificato, la multa sarà di lire 100 per ogni ora.

« Queste multe saranno raddoppiate quando fosse accertato che il ritardo ha origine dal tardivo imbarco delle mercanzie.

« Qualora un piroscavo, senza causa di forza maggiore, ap-

prodasse ad una località non contemplata nell'itinerario, la società incorrerà in una multa di lire 1.000, senza pregiudizio delle penalità incorse per ritardo nell'arrivo.

« Il ritardo frapposto dalla società a rimpiazzare un piroscavo perduto o disadatto alla navigazione sarà punito con una multa di lire 100 per ogni giorno, senza pregiudizio delle facoltà riservate al Governo dall'articolo 21 seguente.

« L'ammontare delle multe sarà ritenuto mensilmente sulla quota della sovvenzione da pagarsi alla società. »

(La Camera approva.)

**ART. 21.** Qualora la partenza di un piroscavo fosse differita, senza causa di forza maggiore, di 10 ore, il commissario del Governo od i direttori delle poste prenderanno, di concerto colle autorità locali, tutte le disposizioni necessarie per assicurare il servizio dei dispacci, noleggiando all'uopo altro piroscavo, e le spese che ne risulteranno saranno poste a carico della società.

« Nel caso d'interruzione ripetuta, il Governo potrà, con semplice lettera o nota stragiudiziale, eccitare il direttore della società perchè il servizio sia eseguito secondo le norme prescritte dal presente quaderno d'onori; tale invito avrà efficacia di formale e legale costituzione in mora.

« Quando, nonostante tale invito, si verificassero nuove interruzioni, sarà in facoltà del Governo di chiedere la risoluzione del contratto, che potrà essere, per questo solo motivo, pronunciata dal tribunale competente. »

(La Camera approva.)

**ART. 22.** A guarentigia dell'esatto adempimento delle obbligazioni assunte, la società concessionaria dovrà fornire al Governo una cauzione di lire 170.000 in cartelle del debito pubblico od in numerario da versarsi nella cassa dei depositi e prestiti nei primi dieci giorni successivi alla sottoscrizione del contratto.

« Tale cauzione sarà restituita alla società quando questa avrà compiuto il materiale necessario all'intero esercizio del servizio definitivo e verrà in quella vece, per tener luogo di cauzione, pignorata al Governo una parte del materiale suddetto, della quale dovrà dar le prove di assoluta e libera proprietà. »

**CONTI, relatore.** Chiedo di parlare.

Mi giunge in questo momento dal Ministero della marina un biglietto indicante la distanza nautica tra Tortoli e Terranuova

Questa distanza è di 22 leghe, che si potrà così comprendere nell'elenco dell'articolo 1 dal quale si era omessa.

**PRESIDENTE.** Non essendovi opposizione, l'articolo 22 s'intenderà approvato.

(La Camera approva.)

**ART. 23.** La durata della concessione sarà di anni quindici, decorrendi dalla data della legge d'approvazione del contratto.

« Trascorso questo termine, la concessione s'intenderà continuativa d'anno in anno, salvo il caso di disdetta dall'una o dall'altra parte da darsi sei mesi prima.

« Alla scadenza d'ogni quinquennio il Governo avrà facoltà di rivedere lo stato del materiale della società, e di introdurre, ove occorra, quelle migliorie che il progresso della scienza potrà suggerire.

« Il servizio dovrà aver principio col 1° dicembre 1861 e dovrà essere completato, a norma dell'articolo 1 del capitolo, non più tardi del 1° febbraio 1862.

« I servizi designati sotto le lettere g), h), i) dell'articolo 1 dovranno essere incominciati prima del mese di settembre 1862. »

**DEPRETIS**, ministro *pei lavori pubblici*. Proponrei all'onorevole Susani che mandasse il suo emendamento alla Commissione, la quale deve già occuparsi di altri.

**SUSANI**. Io non ho nessuna difficoltà a farlo.

**VALERIO**. Ho domandato la parola.

**DEPRETIS**, ministro *pei lavori pubblici*. Perdoni, aggiungerò che avendo conferito privatamente coll'onorevole Susani, e trovandosi presenti a Torino entrambi i concessionari, li ho interrogati sino a qual segno essi sarebbero disposti di entrare nell'idea di costruire od acquistare navi costrutte nello Stato, e credo che si potrà proporre qualche cosa di appagante per tutti coloro che desiderano di cogliere quest'occasione per dare un qualche avviamento, benchè pel futuro, alle costruzioni navali nel paese.

Ma siccome sarebbe pericoloso l'accettare i termini precisi di un simile emendamento addirittura senza che ne fosse la redazione concordata colle parti, così io proponrei all'onorevole Susani di voler rimandare anche quest'emendamento alla Commissione, la quale vedrà di intendere una proposta ed una redazione soddisfacenti.

**VALERIO**. Nel terzo capoverso dell'articolo 23 sta scritto: « Alla scadenza d'ogni quinquennio il Governo avrà facoltà di rivedere lo stato del materiale della società, e di introdurrevi, ove occorra, quelle migliorie, » ecc. Io domando: a spese di chi? Spero non si sarà voluto dire a spese del Governo. Vorrei sapere la significazione di quelle parole.

**CONTI**, relatore. Io credo che tanto il Ministero quando compilò quest'articolo, quanto la Commissione, che ha lasciata la stessa compilazione, abbiano voluto colla voce *introdurvi* indicare la cosa a quel modo in cui s'intende d'un ingegnere, che vi dice costruire una macchina od una casa, e simili. Certamente non è desso che la costruisce, se non colla mente, e nei disegni secondo i quali la fa costruire.

Nel nostro caso è il Governo, il quale col mezzo dei suoi ingegneri indica quali sono le modificazioni, le quali si devono eseguire secondo i progressi della scienza, ed è certamente la società che deve eseguirli e sostenerne le spese.

Faccio poi osservare riguardo all'articolo 23. . .

**VALERIO**. Domando la parola.

**CONTI**, relatore. . . che dove l'articolo parla delle lettere g), h), i), bisogna cambiare e dire c), d), perchè, essendosi tolta la linea di Marsiglia, tutte queste diverse allegazioni vengono diminuite d'una lettera.

**DEPRETIS**, ministro *pei lavori pubblici*. Domando la parola.

**PRESIDENTE**. Ha facoltà di parlare.

**DEPRETIS**, ministro *pei lavori pubblici*. Nell'ultimo alinea dell'articolo 23 è occorso un errore di stampa.

Alle lettere g), h), i), andavano sostituite le altre c), d), e). Ma siccome la lettera e) riguarda il servizio da Genova a Marsiglia che fu ommesso, per conseguenza va corretto l'ultimo alinea di quest'articolo, sostituendo alle lettere g), h), i, le lettere c), d).

**PRESIDENTE**. Il deputato Valerio ha facoltà di parlare.

**VALERIO**. Dopo le spiegazioni date dall'onorevole relatore della Commissione, spero che non si troverà difficoltà ad accettare l'aggiunta di queste parole: *introdurvi a spese dei concessionari*; perchè la parola *introdurvi* potrà aver voluto dir ciò nell'intenzione della Commissione e delle parti contraenti, ma ho paura che davanti ad un tribunale potrebbe anche essere interpretato diversamente. Il dubbio vi è certamente. Si dica adunque: *introdurvi a spese dei concessionari, ove occorra*.

**CONTI**, relatore. Allora io amerei piuttosto che si dicesse:

*farvi introdurre*; perchè altrimenti parrebbe che fosse il Governo che facesse i disegni e poi li facesse eseguire esso stesso, mettendone poi le spese a carico della società.

**VALERIO**. Accetto questa espressione.

**DEPRETIS**, ministro *pei lavori pubblici*. Noterò all'onorevole Valerio che l'intero articolo è rimandato alla Commissione perchè possa vedere di innestarsi l'emendamento dell'onorevole Susani. Quanto alla redazione, lo prego di rimettersene a quello che potrà essere concertato dal Ministero, d'accordo colla Commissione, dopo aver inteso i concessionari.

**VALERIO**. Io mi rimetto volentieri anche a questo; mi riservo però assolutamente libertà di giudizio riguardo all'emendamento dell'onorevole Susani, che, se non faccio errore, è quello che tende a mettere l'obbligo alla società di acquistare il suo materiale nello Stato.

**CONTI**, relatore. Chiedo di parlare per una mozione d'ordine.

Io pregherei la Camera, se si deve agitare una discussione sul merito di quest'emendamento, che la medesima si faccia sin d'ora, perchè in tal modo la Commissione avrà il concetto vero e preciso sul modo nel quale esso viene apprezzato dalla Camera. È argomento assai grave ed io credo che sarebbe bene trattarlo in questo modo.

**BIXIO**. Io credo che il Governo deve fare come ha fatto il Governo francese e l'Inghilterra: imporre, cioè, alle società l'obbligo di costruire almeno una parte del materiale necessario in paese.

Propongo quindi che le nostre società, passato il primo quinquennio dal principio del servizio, debbano costruire almeno il terzo ne' stabilimenti nazionali, ove però un Consiglio d'arbitri ne stabilisca la possibilità. Che se, per una disgrazia qualunque, i nostri stabilimenti metallurgici non si mettessero in condizione di costruire bastimenti riconosciuti pari a quelli delle altre società, allora ci vorrà pazienza. Ma quando un Consiglio d'arbitri, nominati d'accordo dal Governo e dalla società, constatasse che gli stabilimenti metallurgici nostri possono costruire come si può costruire in Inghilterra o in Francia, non vedo perchè la società non sarebbe obbligata a farlo, in quanto che questo gioverebbe alla nostra industria privata e ci metterebbe in condizione, in caso di guerra, di riparare il nostro materiale.

L'Inghilterra ha ordinata su questa questione un'inchiesta sulla legge di navigazione; e l'ammiraglio Martin, che fu controllore della marina inglese per diciotto anni, esplicitamente dichiarò all'epoca del finire della rivoluzione francese che se il Governo inglese non avesse preso in massima considerazione l'industria privata, malgrado gli arsenali inglesi e malgrado tutte le vittorie inglesi in mare e tutte le prese che la marina inglese aveva fatto, si sarebbe trovata nella impossibilità di continuare la guerra; e questo perchè aveva preparato l'industria privata a costruire in caso di guerra.

Dunque io credo che fra noi, dove l'industria è nascente, bisogna trovar modo di obbligare le società a farlo; non intendendo con questo di entrare in sistemi economici; io non faccio l'economista; non è mio mestiere; io mi occupo del paese in tempo di guerra; suppongo che sgraziatamente la guerra debba venire, suppongo che all'estero ci chiudano i porti, e se noi non avremo preparato in tempo la nostra industria a supplire, noi ci troveremo ridotti ad aspettare che gli altri ci concedano quello che forse non vorranno darci, od a mancare di tutto.

Si dirà che siamo in istato infelice; ma anche l'Inghilterra ha cominciato; la Francia ha pur essa cominciato da pochi



anni, ed a quest'ora può fare qualche cosa di buono, e nel suo ultimo contratto colla società transatlantica ha stabilito che una metà del materiale fosse comperato o costruito in Francia. Noi siamo in condizioni più cattive; ma conviene principiare.

Per queste ragioni, che non isviluppo maggiormente, perchè sono cose che si fanno da tutti meglio che da me, desidererei che la società, passato il primo quinquennio, fosse obbligata a costrurre almeno il terzo del materiale in Italia, quando per un Consiglio d'arbitri se ne possa constatare la possibilità.

**SUSANI.** Io non ho che pochissime cose da aggiungere a quello che fu detto dall'onorevole Bixio sopra questo importante argomento.

Prego la Camera a considerare come sia indispensabile l'accettare queste disposizioni, le quali sono formulate in principio così del mio emendamento, come in quello dell'onorevole Bixio, e ciò per una ragione di fatto che non bisogna perdere di vista.

Noi diciamo; e gli economisti in ciò hanno ragione; non bisogna proteggere: sta bene; ma quando è una questione di forza nazionale, e quando noi non potremo mai vedere l'industria nazionale a sorgere senza un po' di aiuto, bisogna pur venire a qualche transazione coi principii della scienza pura.

Se l'industria non può contare di trovar qualcuno che vada da lei a provvedersi, non potrà mai, non che prosperare, sorgere; e certamente bisogna procurare che le clientele uniche possibili a queste officine in *steri* non abbiano a mancare. Se non assicurate loro fin d'ora queste clientele, nessuno, nel dubbio che manchino, si arrischierà in queste intraprese.

Non si tratta d'altro che di dichiarare come, tutte volte l'industria nazionale sia in condizione di poter fare legittima concorrenza, *senza protezione*, all'industria forestiera, voi, a condizioni eguali, intendete che debba essere assicurata la preferenza all'industria nazionale.

Questo è assai meno di quello che fu fatto in Francia, dove si andò incontro a dei sacrifici, se vuoi, maggiori, ma si stabilì che non potessero andarsi a pigliare altrove le navi.

Io credo che, trattandosi della difesa nazionale, il secondo dei due sistemi proposti sarebbe preferibile al primo.

L'onorevole Bixio infatti domanda un privilegio per un terzo del materiale, mentre io, adottando un provvedimento per tutto, esigo meno di lui per ciò che è del privilegio accordato all'industria nazionale. Io penso che appunto dalla discussione la quale potrà farsi dalla Commissione paragonando fra loro questi due diversi sistemi si potrà venire ad una conciliazione, poichè il principio dal quale partiamo io, l'onorevole Bixio, e l'onorevole ministro, relativamente alla proposta sulla quale è intavolata la discussione, credo che sia il medesimo; in questo modo si arriverà a fare quello che meglio si può. Io vorrei però che la Camera si pronunciasse sopra la massima in generale, così come diceva l'onorevole relatore della Commissione, onde domani non s'avesse poi a perdere tempo sopra la formola che sarà presentata dalla Commissione.

**PRESIDENTE** Il deputato Valerio ha facoltà di parlare.

**VALERIO.** Pareva a me che il sistema migliore era quello che ci aveva proposto il ministro per i lavori pubblici, attendere cioè una proposta che si potesse in qualche modo concretare.

Ciò non si può fare certamente con un voto della Camera

dato ora in anticipazione delle trattative che sta facendo il ministro, perchè in un contratto fatto non potrete mettere un'obbligazione di questa natura senza intelligenze preventive.

**CONTI, relatore.** Domando la parola.

**VALERIO.** Ma, poichè sembra che si desideri che si venga nella discussione generale, io dico francamente che la proposta Bixio può essere una dichiarazione di principii, ma non è una proposta pratica.

**BIXIO.** Se sarà scritta nella legge.

**VALERIO.** Mi perdoni, la proposta Bixio scritta nella legge non diventa una proposta pratica.

Vado a spiegare in che senso io intenda queste mie parole.

Se voi volete obbligare la società a comperare una parte del suo materiale in paese, quando un Consiglio d'arbitri vi dichiara che l'industria del paese è capace di dare quel materiale, ma voi scrivete un *truismo*, voi scrivete una di quelle verità che basta dirle perchè siano vere, scrivete che il sole fa luce più che la luna. La società lo vedrà ben lei quando l'industria del paese è capace di darle il materiale di cui abbisogna; è certo che le converrà molto più di prenderlo in paese, non fosse altro per l'economia del trasporto, perchè quel materiale bisogna pure che viaggi per venire dai porti esteri nel nostro paese. Di più in paese potrà la società stessa sorvegliare la confezione de'suoi materiali, e i manifatturieri avranno certo l'interesse ad offrirle facilitazioni. Insomma questa proposta, a mio parere almeno, non riesce ad uno scopo pratico.

Se poi si vuol venire nell'idea che mi pare sia quella che abbia mosso l'onorevole Susani, perchè io non conosco il suo emendamento, ed è singolare che ci siamo incamminati a discutere sopra una proposta che non conosciamo...

*Una voce.* Sì! Si conosce.

**VALERIO.** La conoscerà qualcheduno, io non la conosco, nè credo che la Camera l'abbia sentita a leggere; se, dico, vogliamo venir sull'idea di obbligare una società a far costruire il suo materiale in paese, andiamo in un terreno del quale non si può vedere i limiti.

In una Commissione che si è recentemente occupata dell'industria nazionale, ho sentito io stesso che era importante di attaccare vivamente questa questione dei grandi laboratori dello Stato, senza aver paura d'esser chiamati nè protezionisti, nè liberi scambisti. Bisogna andar diritti allo scopo. Questi stabilimenti ci mancano, ne abbiamo bisogno; è questione di vita o di morte, bisogna crearli. Ma il punto fino a cui credetti poter andare, e con me i membri di quella Commissione creata dall'antecedente ministro della marina, si fu di dare al Governo facoltà di escludere in dati contratti dalla concorrenza i manifatturieri forestieri. Ma questa idea d'imporre ad una società l'obbligo di comprare il materiale in paese ha per me qualche cosa di esorbitante, qualunque sia lo scopo cui essa tenda. Se poi vi si viene a voler attuare questo obbietto colla modificazione espressa dall'onorevole Bixio, io ripeto, è inutile imporlo, verrà naturalmente.

Nella questione attuale io vorrei conoscere qual è il temperamento a cui si adattino i concessionari; allora potremo discutere sul terreno pratico; ma sul terreno vago in cui ora si trova questa discussione non potrà portare alcun frutto.

Io quindi pregherò la Camera di attendere a svolgere questa questione, quando il Ministero verrà a proporre qualche cosa di concreto; chè altrimenti ci ridurremmo a fare una discussione accademica.



**PRESIDENTE.** La Commissione accetta il rinvio?

**CONTI, relatore.** Sì, lo accetta.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Susani lo accetta?

**SUSANI.** Sì, lo accetto.

**PRESIDENTE.** L'articolo 23 è rinviato alla Commissione.

La seduta è sciolta alle ore 5 3/4.

*Ordine del giorno per la tornata di domani:*

1° Seguito della discussione sul progetto di legge concernente il servizio postale marittimo;

2° Discussione del progetto di legge relativo alla privativa de' sali e tabacchi.

## TORNATA DELL'11 MARZO 1862

PRESIDENZA DEL CAVALIERE ANDREUCCI, VICE-PRESIDENTE.

**SOMMARIO.** Dichiarazioni del deputato Bixio sopra alcune sue parole nella seduta di ieri — Avvertenze del presidente, e cenno del deputato Gallenga. = Congedi. = Lettura di un disegno di legge del deputato Gallenga per la sospensione dello stipendio ai deputati impiegati durante le Sessioni. = Relazione sui disegni di legge per ispeze destinate all'esposizione di Londra e per convenzione postale colla Svizzera. = Verificazione di elezioni — Elezione di Pistoia Campagna, e proposta di annullamento — Proposta del deputato Salvagnoli per la convalidazione — Spiegazioni dei deputati Massari e La Farina — Parlano i deputati Michelini, Valerio e Sineo — È annullata. = Proposta del deputato Panattoni per la nomina del presidente della Camera — È fissata per sabato 22 corrente. = Seguito della discussione del disegno di legge per la concessione di un servizio postale nell'Adriatico e nel Mediterraneo — Il deputato Conti, relatore, riferisce sugli articoli rinviati alla Giunta — L'articolo 6 è approvato dopo osservazioni del deputato Valerio, quindi l'articolo 18, e seguenti — Aggiunta proposta dal deputato Ricci Giovanni all'articolo 24, in previsione di cessione della concessione — Obbiezioni del ministro pei lavori pubblici — Osservazioni dei deputati Conti, relatore, Valerio, Lacaita, Romeo P., Peruzzi, Mosca e Bixio — L'articolo è inviato alla Commissione — Emendamento del deputato Bixio all'articolo 1 della convenzione Rubattino, combattuto dai deputati Conti, relatore, Valerio, e dal ministro suddetto, e difeso dal deputato Ricci Giovanni — È ritirato — Opposizioni dei deputati Ferraciu e Meloni-Baille all'articolo 4, che è difeso dal relatore e dal ministro — Emendamenti del deputato Sineo — Osservazioni dei deputati Valerio, Bixio, Vacca e Ricci Giovanni — La votazione è rinviata.

La seduta è aperta all'una e mezzo pomeridiane.

**CAVALLINI, segretario,** dà lettura del processo verbale della precedente tornata.

### DICHIARAZIONE DEL DEPUTATO BIXIO.

**BIXIO.** Chiedo di parlare.

**PRESIDENTE.** Ha la parola il deputato Bixio.

**BIXIO.** Ho una dichiarazione da fare alla Camera.

L'incidente di ieri ha dato luogo ad alcune parole che ho creduto dover mio di lasciare come stavano nella stenografia ufficiale della Camera; ma siccome i giornali ed alcuni amici mi hanno riferito che alle parole mie si dava un concetto diverso da quello che alle medesime si doveva dare, vengo perciò a dichiarare che non è possibile, non può essere stato mai concetto mio quello di contestare ad alcun deputato il diritto di fare opposizione.

Io ho potuto giudicare da un dato punto di vista l'opinione manifestata ieri da un onorevole deputato; ho potuto dare

il mio giudizio, io non dico che sia buono o cattivo; il presidente e la Camera l'hanno apprezzato; io mi sottometto all'opinione di tutti naturalmente; ma, ripeto, non ho mai avuto in mente di contestare a nessuno il diritto di fare opposizione.

Dirò di più, tuttochè mi senta disposto sulle generali ad appoggiare il Ministero, sto però nei banchi dell'opposizione; sarebbe quindi questa una contraddizione in me stesso, perchè io sono, si può dire, nato nell'opposizione, e forse ci starò tutta la vita. Non posso dunque contestare a chicchessia la facoltà di opporsi. Sarebbe in me una cosa che non avrebbe senso comune.

Questo tenevo a dichiarare.

**PRESIDENTE.** La dichiarazione che ha fatto spontaneamente oggi l'onorevole Bixio avrei dovuto provocarla io ieri con qualche richiamo, se non mi fosse avvenuto di non bene apprendere in quel subito ciò che le sue parole avevano, apparentemente almeno, di offensivo e di eccedente i limiti di quel vivace e franco motteggiare, a cui l'onorevole generale ha assuefatto la Camera.

**PROPOSTA DEL DEPUTATO PANATTONI PER LA NOMINA DEL PRESIDENTE DELLA CAMERA.**

**PANATTONI.** Domando la parola.

**PRESIDENTE.** Il deputato Panattoni ha facoltà di parlare.

**PANATTONI.** La Camera manca da vari giorni del suo presidente; ragioni di convenienza richiedono che questa vacanza non si prolunghi maggiormente. Sarebbe però opportuno che fosse dato agio agli assenti di potersi recare alla Camera in quest'importante circostanza, ed anche ai presenti d'intendersi su ciò. Io dunque pregherei la Camera a voler stabilire che l'elezione del nuovo presidente fosse fatta nella tornata di sabato prossimo.

**PRESIDENTE.** Essendo cosa sulla quale il regolamento niente stabilisce, metto ai voti la proposta del deputato Panattoni, il quale invita la Camera a porre all'ordine del giorno di sabato prossimo l'elezione del suo presidente.

**PLUTINO.** Domando la parola.

**PRESIDENTE.** Ha la parola.

**PLUTINO.** Io appoggio pienamente la proposta dell'onorevole preopinante quanto all'elezione del presidente, e convingo che è di tutta convenienza che la maggior parte dei deputati siano presenti per quest'uopo. Mi oppongo però quanto al tempo.

Molti deputati delle provincie meridionali, trovandosi ancora assenti, non possono avere pel termine proposto l'avviso di qui convenire a questa nomina, e quando avessero l'avviso, non potrebbero trovarsi alla Camera in tempo. Io quindi propongo che quest'elezione sia rimandata all'altro sabato, affinché tutti i deputati in congedo e gli assenti abbiano il tempo di qui condursi per concorrere all'elezione medesima.

**PRESIDENTE.** La proposta del signor Plutino essendo un emendamento a quella del signor Panattoni, la pongo prima ai voti.

Chi è per approvare il termine più lungo proposto dal deputato Plutino per l'elezione del presidente, si alzi.

(Dopo prova e controprova, è adottato.)

Sarà dunque posta all'ordine del giorno di sabato 22 corrente l'elezione del presidente della Camera.

**SINEO.** Domando la parola.

Ieri, mentre io non mi trovava nella Camera, fu letto il progetto di legge che ho avuto l'onore di presentare sulla responsabilità ministeriale. Quando sarà fissato il giorno per lo sviluppo dei motivi e per la presa in considerazione, io intendo di essere breve, perchè credo che i motivi di quella legge potranno essere facilmente intesi dai miei colleghi senza che io entri in lunghi sviluppi. Ma credo che sarà risparmiato di molto il tempo e ristretto il campo della discussione quando ciascuno de' miei colleghi, o almeno quelli che bramassero di partecipare alla discussione per la presa in considerazione, abbiano la bontà di prendere cognizione dei motivi che ho premessi a questo progetto.

Nell'ultima Legislatura questi motivi furono uniti al progetto negli atti del Parlamento. Io prego la Presidenza di ordinare che lo stesso si faccia anche questa volta, e che non solo sia stampato il progetto di legge, ma anche i motivi che furono distribuiti negli uffici. Se i miei onorevoli colleghi avranno la bontà di dare uno sguardo a questi motivi, lo sviluppo e la discussione ne saranno resi di molto più facili.

**PRESIDENTE.** Se non vi è opposizione, si intenderà ammessa la domanda del deputato Sineo che, oltre al progetto di legge da lui presentato, siano stampati negli atti parla-

mentari anche i motivi che lo precedono, tanto più essenziali ciò fatto altra volta, com'egli asserisce.

(La domanda è ammessa.)

**SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PER LA CONCESSIONE DEL SERVIZIO POSTALE NEL MEDITERRANEO E NELL'ADRIATICO.**

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno chiama il seguito della discussione del progetto di legge: *Convenzioni per la concessione del servizio postale e commerciale nel Mediterraneo e nell'Adriatico.*

Il relatore è pregato di esporre le deliberazioni della Commissione sugli articoli ad essa inviati.

**CONTI, relatore.** La Commissione, alla quale erano stati rimandati alcuni degli articoli per le opportune modificazioni all'articolo 6, ha determinato che debbasi scrivere: *velocità media semestrale*; ciò vuol dire che questa media dovrà calcolarsi di semestre in semestre.

All'articolo 18 aggiunse il seguente alinea: « Il Governo provvederà con ispeciale regolamento ad assicurare il regolare trasporto delle merci. » Ed è con questa modificazione che ha adottato l'emendamento Valerio; ed allo stesso articolo ha poi aggiunto un altro alinea, pel quale, come avea proposto l'onorevole Bixio, « è vietato alla società e agli ufficiali di bordo di fare operazioni di commercio. »

All'articolo 23 ha aggiunto il seguente alinea:

« Scaduto il primo quinquennio, la società dovrà accordare la preferenza alle officine meccaniche ed ai cantieri italiani tanto per le riparazioni, quanto per la costruzione della metà almeno del materiale navale, » e l'altro:

« La società dovrà pubblicare annualmente il resoconto delle sue operazioni. »

Finalmente l'articolo 24 fu mutato a questo modo:

« La società non potrà cedere ad altri la presente impresa se non in virtù d'una legge. »

Tutte queste modificazioni, le quali furono introdotte nel primitivo testo, quale la Commissione lo aveva compilato, furono accettate sia dal Ministero che dai concessionari.

**SUSANI.** Trovando che le intelligenze occorse tra la Commissione ed i concessionari danno una sufficiente soddisfazione ai motivi pei quali io avea proposto il mio emendamento, mi unisco a quello presentato dalla Commissione e ritiro la mia proposta.

**VALERIO.** Chiedo di parlare.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare.

**VALERIO.** La questione molto grave discussasi ieri a lungo rispetto alla velocità media avea dato luogo a varie dichiarazioni circa lo stato delle cose molto differenti fra di loro, se si intendesse cioè stabilire per media la velocità annuale o la velocità di ogni viaggio. Io confesso sinceramente che la transazione che vedo adottata dalla Commissione e dal Ministero non mi soddisfa per nulla.

Per me velocità annuale o velocità semestrale vogliono dir la stessa cosa, cioè vogliono dir nulla. Io domando in qual modo si potrà controllare la velocità di queste navi. Secondo l'attuale proposta della Commissione sarà necessario aspettare la fine del semestre per fare la media: il che vuol dire che il Governo non avrà nessun mezzo per poter dire: voi avete mancato agli impegni assunti; questo non lo potrà dire che sei mesi dopo. Ora le penalità dopo sei mesi sono troppo

lunghe. Mi insegna l'onorevole relatore della Commissione, come, dicendo *velocità semestrale*, vuol dire che bisogna fare un esame di tutti i viaggi fatti nel semestre, sommarne tutti i tempi impiegati, dividerli pel numero di essi e per la lunghezza, e così trarne una media. Ma qui vi entreranno tutte le questioni di cattivo tempo e di forza maggiore.

Mi pare che l'opinione generalmente espressa nella Camera era quella che convenisse meglio avere una velocità minore, ma stabilita e sicura, piuttostochè una velocità incerta, come quella proposta dalla Commissione. Mi pare insomma che la Camera dividesse l'opinione dell'onorevole Bixio, il quale chiedeva che si stabilisse la velocità media riferita al miglio di prova, cioè riferita a date condizioni di tempo e di mare. Ora colla transazione proposta dalla Commissione non mi sembra che si sia fatto nessun passo, ed io, che ho presa la parola nella discussione di ieri, non esito a dire che non si è fatto che proporre un cambiamento di parole, cioè di dire: *media semestrale* invece di *media annuale*.

**CONTI, relatore.** Io debbo far presente alla Camera che qui non si tratta di rifare questa legge. Se noi avessimo dovuto e potuto fare un contratto nuovo, l'onorevole mio collega ed amico Valerio sa perfettamente quale sia la mia opinione, e come io avrei propugnato col massimo calore una velocità determinata, non media, minima; ma ora noi siamo davanti ad una convenzione e ad un quaderno d'oneri che in buona fede fu accettato e sottoscritto dalla società. Ed io dico che l'aver oggi ottenuto la velocità media semestrale in luogo della annuale è già qualche cosa, perchè in questo modo quella parte di velocità che si sarà guadagnato in una metà dell'anno non si potrà più spendere nell'altra metà. La compensazione è così circoscritta almeno tra trimestre e trimestre. Ora, all'onorevole ingegnere Valerio non ho bisogno certamente di ricordare che la metà è minore dell'intero; e noi abbiamo ottenuto un vantaggio che divide precisamente per metà la durata della media.

Quanto poi al timore di una velocità minore debbo accennare alla Camera per la pura verità che il concessionario, ne' suoi contratti stipulati con costruttori inglesi per i nuovi piroscafi, ha stabilito una velocità di 13 nodi alla prova, che lascerà almeno una velocità ordinaria di 11 nodi in tempo favorevole, ed in media non darà certo meno dei 9 nodi prescritti.

Io credo che la Camera non abbia molto a temere per questa parte, poichè il concessionario è uomo molto abile, e sa perfettamente quale sia il suo interesse. Però io m'unisco all'onorevole Valerio nel pregare il signor ministro affinchè in qualunque altro contratto simile che avesse a fare voglia fuggire questa media che dà adito a molti inconvenienti, e adottare la velocità minima, come si fece nel contratto Accossato.

**DEPRETIS, ministro pei lavori pubblici.** Domando la parola.

Anzitutto mi preme di constatare che le parti contraenti, come mi fu confermato nuovamente dalla direzione generale delle poste, quando hanno parlato di velocità media intesero velocità media annuale. E tanto è ciò vero, che nel contratto Accossato fu adottato un altro sistema, essendosi stipulato sulla velocità minima. E quest'ultimo sistema adottato nel capitolato Accossato offre senza dubbio maggior sicurezza e maggior garanzia.

Nel contratto Palmer fu adottata invece la velocità semestrale, e l'onorevole Valerio dal capitolato Palmer avrà veduto in che modo si sia determinata la velocità semestrale.

Dal momento adunque che abbiamo migliorato, poco o molto che sia, le condizioni del contratto nell'interesse dello Stato, la Camera, avuto riguardo ai precedenti, alla buona fede con cui le parti eransi obbligate ad una velocità media annuale, può accettare, a parer mio, come un vantaggio questo emendamento.

E poichè sono su questo argomento, io noterò che sono d'accordo coll'onorevole Bixio intorno alla convenienza che vi sarebbe, se si trattasse di fare un nuovo contratto, di prendere un'altra base per determinare la velocità.

Io ho esaminato diversi contratti di navigazione postale analoghi a quello che stiamo discutendo, e ho veduto che veramente l'ultimo contratto fatto in Francia si fece determinando la velocità sulla velocità di prova, calcolandola di due nodi superiore alla velocità media; ma non nego che v'hanno altri contratti stipulati sopra una velocità media annuale, ed anche con una velocità assoluta, cioè tante ore per fare un determinato tragitto; sistema questo che si avvicina a quello adottato da noi nel contratto Accossato.

In questo stato di cose, ed ammesso che si sarebbe potuto introdurre una disposizione più razionale, siccome però realmente, come diceva il signor relatore, il concessionario ha già fatto i suoi contratti per mantenere la debita velocità, io credo che la Camera possa senza timore accettare l'emendamento come una miglioria introdotta nel progetto di legge.

**PRESIDENTE.** Il signor Valerio insiste sulla sua proposizione?

**VALERIO.** Dietro le spiegazioni avute, io non insisto, e mi unisco ai voti espressi dall'onorevole deputato Conti.

**PRESIDENTE.** Se dunque non vi sono opposizioni, s'intenderà approvato questo emendamento.

(È approvato.)

L'articolo 6 resta pertanto così concepito:

« Art. 6. Per le linee di Cagliari, Tunisi e Palermo si dovranno adoperare piroscafi ad elice, della portata non minore di 500 tonnellate, misura di costruttore, e di una velocità media semestrale non minore di 9 nodi all'ora.

« Per la linea di Porto Torres si dovranno impiegare piroscafi ad elice di almeno 420 tonnellate, misura di costruttore, ed aventi una velocità media semestrale di 9 nodi all'ora.

« Per la linea fra Cagliari e Napoli si dovranno impiegare piroscafi ad elice di 500 tonnellate, misura di costruttore, e di una velocità media semestrale di 7 nodi all'ora.

« I piroscafi destinati al servizio della costa orientale della Sardegna dovranno essere di almeno 150 tonnellate, misura di costruttore, ed avere la velocità media semestrale di 8 nodi all'ora.

« I piroscafi finalmente destinati al servizio dell'arcipelago toscano dovranno essere di 200 tonnellate almeno, misura di costruttore, e di una velocità media semestrale di 9 nodi all'ora.

« La società dovrà avere il numero dei piroscafi necessario alla regolare ed esatta esecuzione di tutti i servizi. Alla fine del mese di agosto dell'anno 1862 la società dovrà possedere non meno di nove piroscafi, di cui tre aventi la velocità media semestrale di 10 nodi all'ora, da impiegarsi nei viaggi diretti che hanno luogo ogni due settimane tra Genova e Cagliari e tra Genova e Porto Torres. »

Se non v'ha altra osservazione, l'articolo 6 così concepito s'intenderà approvato.

(È approvato.)

Viene ora l'articolo 18, il quale era pure stato rinviato alla Commissione.

Gli emendamenti fatti a quest'articolo consistono in due aggiunte.

La prima è concepita in questi termini:

« Il Governo provvederà con speciali regolamenti ad assicurare il regolare trasporto delle merci. »

La seconda è del tenore seguente:

« Alla società ed agli ufficiali di bordo è vietato di fare operazioni di commercio. »

Queste aggiunte debbono inserirsi in fondo dell'articolo?

**CONTI, relatore.** L'aggiunta che comincia colle parole: « Il Governo provvederà, » si dovrebbe mettere subito dopo il primo alinea, e l'altra in fondo dell'articolo.

**PRESIDENTE.** Rileggerò l'articolo 18 così modificato:

« ART. 18. I passeggeri a bordo dei piroscafi saranno trattati con riguardo.

« Il Governo provvederà con ispeciale regolamento ad assicurare il regolare trasporto delle merci.

« Un registro sarà tenuto costantemente aperto su di ogni piroscafo per accogliere le lagnanze dei viaggiatori.

« Il commissario del Governo dovrà riferire le lagnanze di qualche gravità al Ministero, il quale avrà diritto di ordinare l'allontanamento degli agenti della compagnia che fossero riconosciuti colpevoli.

« Il personale di bordo vestirà una divisa giusta il modello che verrà approvato dal ministro per la marineria.

« È vietato alla società ed agli ufficiali di bordo di fare operazioni di commercio. »

(È approvato.)

« ART. 23. . . . »

**CONTI, relatore.** Domando la parola.

**PRESIDENTE.** Ha la parola.

**CONTI, relatore.** Riguardo all'articolo 23 vi è un'altra piccola modificazione, ove dice al terzo alinea: « Alla scadenza d'ogni quinquennio il Governo avrà facoltà di rivedere lo stato del materiale della società, e d'introdurvi, ove occorra, quelle migliorie, » ecc., la Commissione vorrebbe che si dicesse: « di farvi introdurre, ove occorra, quelle migliorie, » ecc., per togliere ogni equivoco.

**PRESIDENTE.** L'aggiunta proposta dalla Commissione, dietro modificazione dell'emendamento del deputato Susani, è la seguente:

« Scaduto il primo quinquennio, la società dovrà accordare la preferenza alle officine meccaniche ed ai cantieri italiani, tanto per le riparazioni, quanto per le costruzioni della metà almeno del materiale navale.

« La società dovrà pure pubblicare annualmente il resoconto delle sue operazioni. »

**DEPRETIS, ministro pei lavori pubblici.** Domando la parola.

**PRESIDENTE.** Ha la parola.

**DEPRETIS, ministro pei lavori pubblici.** L'articolo deve restare tal quale fino al terzo alinea, e in questo bisogna sostituire alle parole: *e di introdurvi*, queste altre: *e di farvi introdurre*.

Dopo il terzo alinea poi bisogna innestare nell'articolo questa disposizione: « Scaduto il primo quinquennio, » con quello che segue; poi viene il quarto alinea, che diventa il quinto: « Il servizio dovrà aver principio col 1° dicembre, » ecc. Poi l'altro introdotto dalla Commissione per le linee segnate c), d), e in fine deve mettersi la disposizione che dice che « la società dovrà annualmente pubblicare il resoconto delle sue operazioni. »

**PRESIDENTE.** Leggo l'articolo coll'ordine indicato dal signor ministro:

« La durata della concessione sarà di anni quindici, decorendi dalla data della legge d'approvazione del contratto.

« Trascorso questo termine, la concessione s'intenderà continuativa d'anno in anno, salvo il caso di disdetta dall'una o dall'altra parte, da darsi sei mesi prima.

« Alla scadenza d'ogni quinquennio il Governo avrà facoltà di rivedere lo stato del materiale della società, e di farvi introdurre, ove occorra, quelle migliorie che il progresso della scienza potrà suggerire.

« Scaduto il primo quinquennio, la società dovrà accordare la preferenza alle officine meccaniche ed ai cantieri italiani, tanto per le riparazioni, quanto per la costruzione della metà almeno del materiale navale.

« Il servizio dovrà aver principio col 1° dicembre 1861, e dovrà essere completato, a norma dell'articolo 1 del capitolo, non più tardi del 1° febbraio 1862. »

**CONTI, relatore.** Viene ora l'aggiunta della Commissione: « i servizi designati colle lettere c), d), » ecc.

**PRESIDENTE.** « I servizi designati sotto le lettere c), d) dell'articolo 1 dovranno essere incominciati prima del mese di settembre 1862.

« La società dovrà pubblicare annualmente un resoconto delle sue operazioni. »

Se non vi sono opposizioni, s'intenderà approvato l'articolo così concepito.

(È approvato.)

Si riprende ora l'ordine degli articoli de' quali non s'è ancora cominciata la discussione.

All'articolo 24 è stata fatta una modificazione, e viene ad essere così concepito:

« ART. 24. La società non potrà cedere ad altri la presente impresa se non in virtù di una legge.

« Contravvenendosi dalla società a questo patto, è il Governo in facoltà di dichiarare risoluto il contratto, senza obbligo di giudiziale diffidamento. La società dovrà aver sede nel regno. »

(È approvato.)

« ART. 25. Tutte le difficoltà a cui potesse dar luogo l'esecuzione o l'interpretazione di alcuna delle clausole del contratto verranno giudicate dal Consiglio di Stato, a meno che non trattisi di questioni di competenza della marina, nel qual caso sarà arbitro fra le parti il Consiglio d'ammiragliato, meno in quelle questioni che sono commesse al Consiglio di arbitri ».

(È approvato.)

Così resta esaurita la votazione del quaderno d'oneri annesso alla convenzione Rubattino.

Si può quindi procedere a votare l'articolo 1 della convenzione medesima, che si riferiva appunto a questo quaderno d'oneri.

Do lettura dell'articolo 1.

**RICCI GIOVANNI.** Domando la parola.

Ho sentito che l'articolo 24 è votato. Sarebbe lecito di domandare ancora almeno uno schiarimento? Io avrei avuto un'osservazione di molto rilievo a fare.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di farla.

**RICCI GIOVANNI.** In detto articolo al secondo alinea è detto che, contravvenendosi dalla società a questo patto, cioè se cedesse ad altri il contratto, il Governo avrà facoltà di dichiarare risolto il contratto. Potrebbe darsi il caso che la società si trovasse nel lungo periodo di 15 anni in perdita per effetto di questo contratto, ed allora con quest'arte avrebbe il mezzo di liberarsene immediatamente. In questo

caso, domando io, la cauzione le sarà per intero restituita? Le sarà inflitta qualche multa? In altri termini parmi che resti aperto l'adito in date circostanze alla società di poter cedere il contratto senza il consenso del Governo o malgrado il divieto.

**PRESIDENTE.** Faccio osservare al deputato Ricci che l'articolo non dice che il contratto debba essere risolto, ma che è in facoltà del Governo di risolverlo.

**RICCI GIOVANNI.** Benissimo. Dunque il Governo si troverà nell'alternativa o di subire la trasgressione, oppure di sciogliere il contratto. Questa mi pare cosa gravissima; e se non è stabilita una grave multa, o non è almeno inteso che la cauzione sarebbe perduta, oltre alla possibilità di sequestro, resta in certo qual modo illusoria la proibizione.

Signori, trattasi di una convenzione che durerà quindici anni, epperò bisogna pensarci bene, avvegnachè possono succedere tanti avvenimenti in tal periodo di tempo che è nostro dovere di tentare di provvedervi.

Chiedo pertanto se, malgrado la seguita votazione, io sia in facoltà di presentare un articolo supplementare.

**DEPRETIS, ministro pei lavori pubblici.** Mi dispiace dover dichiarare che non potrei accettare, senza intendermi coi concessionari, il nuovo emendamento che vorrebbe proporre il deputato Ricci; è una disposizione assai grave e occorrono nuove trattative colle parti per vedere se accettano o no la proposta.

Io capisco che, se si fosse prevista questa questione, la si sarebbe risolta; ma parmi impossibile che una stipulazione che importi la perdita di tutta o di parte della cauzione possa aggiungersi adesso ad un progetto di legge di cui conosciamo tutti non solo la necessità, ma l'urgenza; di un progetto di legge che riguarda un contratto che ha già cominciato ad essere eseguito, e che quando non venisse approvato per legge espone lo Stato a pagare un'indennità.

Ad ogni modo io faccio notare che, quando la società contravvenisse alle disposizioni della legge, sarebbe sempre tenuta ai danni e agli interessi per l'inosservanza del contratto; debbo notare che il Governo, avendo la facoltà di dichiarare risolto il contratto, non perde per ciò il diritto di ripetere i danni che allo Stato possono derivare dall'infrazione del contratto stesso.

**CONTI, relatore.** Io riconosco francamente la realtà e la gravità delle osservazioni dell'onorevole Ricci.

La Commissione deve dichiarare che a nessuno dei suoi membri è passata per la mente questa idea, come non è passata al Governo, il quale ha prima di noi stipulato questi contratti; perciò pregherei la Camera di lasciar adito ad un articolo 26, nel quale, d'accordo coi concessionari che sono in Torino, s'introducano le disposizioni opportune.

Si tratta adunque di non chiudere la discussione, discutere intanto la convenzione e dar così agio alla Commissione per proporre ai concessionari una modificazione, la quale, se pur non verrà accettata, non porterà alcun male, ed accettata rimedierà al lamentato inconveniente.

**DEPRETIS, ministro pei lavori pubblici.** Io prego la Camera di voler osservare in che sistema noi entriamo. Mentre si discute un progetto di legge, durante la discussione la Camera, i suoi membri ed il Ministero debbono mettersi in relazione coi concessionari e trattare una nuova convenzione. Ma in nome di Dio, se le discussioni del Parlamento procedono in questo modo, noi non rimaniamo entro i confini delle rispettive attribuzioni dei poteri dello Stato, noi non procediamo su quella via che dobbiamo tenere, e dalla quale ci siamo anche di troppo scostati.

**VALERIO.** Domando la parola.

**DEPRETIS, ministro pei lavori pubblici.** Dal momento che è stato presentato il progetto del Ministero, progetto che è stato il frutto di un lungo studio, di lunghe trattative; progetto che, torno a dire, non sarà forse il migliore, ma è, per quanto io credo, tutto quello che si è potuto ottenere; ora, se a questo punto, dopo tre giorni di discussione, in occasione di una proposta che sorge sopra un ultimo articolo, dovrà sospendersi la discussione del progetto, tenersi sospesa l'approvazione della legge e trattare coi concessionari, io non so quando arriveremo alla fine.

Io prego la Camera di non voler aderire ad un simile sistema.

**PRESIDENTE.** Il deputato Valerio ha facoltà di parlare.

**VALERIO.** Mi parve d'aver inteso che l'onorevole ministro entrava non malvolentieri nell'idea di vedere se i concessionari accettassero le proposte modificazioni. Sento ora a dire: *durante la seduta*. Certo durante la seduta non potrebbe essere il caso; ma nello stesso modo che si è potuta fare la correzione proposta ieri e ottenuta stanotte, così si potrebbe fare per questa, la quale io non dubito di affermare che è molto grave.

Quando in un contratto si scrive la proibizione di un atto e si scrive pure nello stesso contratto una penalità in modo qualunque, per cui questa proibizione, essendo violata, deve aver luogo l'applicazione della penalità, egli è certo che davanti ad un tribunale la penalità sarebbe limitata a quella che è scritta nel contratto.

Laonde, nel caso concreto, col diritto di risolvere il contratto sarebbe redenta la violazione che potesse avere commessa il concessionario.

Io credo pertanto che, messa da banda la questione del farlo durante la seduta, perchè non mi parrebbe certo conveniente, noi dobbiamo veder modo di venire ad un temperamento in proposito coi concessionari.

L'osservazione dell'onorevole deputato Ricci è molto grave, essa racchiude una questione di sostanza, e il non risolverla ci potrebbe portare a serie conseguenze.

Io non vorrei votare contro questa legge ove vi mancasse questa clausola; ma poichè si tratterebbe soltanto di trasportare la votazione definitiva a domani, mi pare che si potrebbe vedere se questo si possa ottenere.

**RICCI GIOVANNI.** Non esiste, a mio avviso, il timore espresso dall'onorevole ministro dei lavori pubblici, in quanto che credo che noi avremo probabilmente ad occuparci ancora di questa legge nella tornata di domani. Vi sono le convenzioni per la concessione del servizio postale, portate alla pagina 11, delle quali non ci siamo ancora occupati. Queste convenzioni comprendono nientemeno che sette articoli che sono stati modificati dalla Commissione. Se già una volta si rimandarono emendamenti alla Commissione onde entrasse in trattative coi concessionari, non vedo il perchè sia, direi, indecoroso o pregiudizievole di ciò fare una seconda volta.

Io poi sostengo l'assoluta necessità del provvedimento, perchè quest'articolo, fra le altre cose, stabilisce che la società dovrà aver sede nel regno, senza ulteriori cautele. Ora è nostro obbligo di veder modo che, per quanto è possibile, giammai queste imprese siano per cadere in mano di società dubbie o forestiere.

Può darsi il caso che una società forestiera (non faccio allusione alcuna alle persone, è un caso ipotetico), una società florida, potente, si possa mettere d'accordo coi concessionari per avere la concessione, e non trovando modo di aver

questa facoltà per parte del Parlamento, addiviene, ciò malgrado, alla compera. Che cosa ne succederà? O si deve subire questo contratto, oppure risolverlo. Dato che il contratto venga risolto, di necessità bisogna provvedere improvvisamente a sì importante servizio, ed in allora può succedere che, per forza di circostanze, il Governo debba ricorrere a tale società, che con finto nome simulerà di essere nazionale. Forse che noi dobbiamo sottoporci ai sacrifici che ora facciamo per creare queste imprese, senza che si trovi modo di ottenere lo scopo principale, che è quello di formare una marina a vapore italiana, non di nome, ma di fatto?

Pregherei quindi il signor ministro di voler aderire a che ancora una volta sia il progetto rimandato alla Commissione per aprir trattative sopra questo particolare oggetto.

Ad ogni modo, lo dico con dispiacere, amerei meglio che questo contratto non fosse dalla Camera approvato, piuttosto che correre il rischio di vedere quest'impresa cadere in mani straniere.

**DEPRETIS, ministro dei lavori pubblici.** Dopo che l'onorevole Ricci ha fatto notare che la discussione sarà ancora protratta ad altra seduta, certamente cessano in gran parte i motivi per cui io mi sono opposto al suo emendamento, quindi non dissento a che ancora una volta, se vi è tempo, si tratti coi concessionari, sebbene, ripeto, io non veda tutti i pericoli ai quali l'onorevole Ricci accennava.

Sono con lui d'accordo nel non volere che questo contratto passi in mano di una società forestiera, ma non ne vedo il pericolo dopo che abbiamo stabilito che la cessione non possa farsi se non per legge.

D'altronde poi abbiamo un mezzo efficace per impedire questa violazione del contratto; noi ritiriamo il sussidio. Quando alla società Rubattino venisse in mente di cedere il contratto a una società straniera, e che il Governo, valendosi delle disposizioni del contratto stesso, la diffidasse che il contratto è risolto e per conseguenza cessasse dal sussidiarla, crede l'onorevole Ricci che la società forestiera potrebbe continuare, e che si verificherebbero gli inconvenienti da lui tanto temuti? Io non lo credo.

**MOSCA.** Cessa il servizio.

**DEPRETIS, ministro dei lavori pubblici.** Domando perdono: quanto al servizio vi è la disposizione nel contratto, che quando arrivano le circostanze straordinarie il Governo può impadronirsi del materiale, quindi non vi è il pericolo che l'onorevole Ricci teme.

Colla facoltà adunque che il Governo ha di risolvere il contratto e di ritirare il favore che accorda a questa società, senza del quale è impossibile che la società viva, io credo che gli interessi del paese sono abbastanza guarentiti.

**LACAITA.** Le osservazioni fatte dall'onorevole deputato Ricci a me sembrano, quando si considerino minutamente, più speciose che solide; imperocchè, lasciando l'articolo come giace, non vi sarebbe il pericolo che si teme.

Diffatti, che cosa potrà accadere? Che la società faccia la cessione non ostante l'espreso divieto di non poterla fare se non per legge. Allora vi saranno due vie aperte. L'una è quella che è insita per legge ad ogni contratto, cioè che quando una delle parti non lo adempie, la parte che viene a soffrirne ha diritto al risarcimento dei danni e interessi. Di maniera che, ove si facesse questa cessione in altro modo da quello stabilito dalla convenzione, allora si verrebbe al risarcimento dei danni-interessi.

Ma nel contratto vi ha qualche cosa di più: la facoltà, cioè, che è accordata al Governo, nel secondo alinea, di procedere

allo scioglimento della convenzione. Ma di siffatta facoltà, ove non convenga al Governo di avvalersi, non ne farà caso, ma invece procederà per il risarcimento dei danni ed interessi.

Si dice: ma allora, non esistendo più la cauzione, noi non potremo avere il pagamento dei danni-interessi che saranno liquidati.

La cauzione di 170,000 lire, prescritta dall'articolo 22, è per un tempo determinato, cioè fin che la società non abbia compiuto il materiale necessario all'intero esercizio; allora, invece della detta somma, si avrà l'opignoramento di parte di questo materiale; di maniera che il Governo avrà sempre in mano il mezzo come essere risarcito dei danni-interessi che possano essere la conseguenza della violazione del convenuto, cioè della cessione ad un'altra società, senza che sia fatta per legge.

E notate che vi è l'articolo 23, il quale dà al Governo il diritto di fare ed alla società l'obbligo di subire l'esame dei materiali ogni cinque anni, per vedere se sieno in istato di continuare il servizio.

Quindi a me sembra che il pericolo che si teme non sia fondato, perchè o questa società fa la concessione col consenso del Governo e per legge, ed allora non c'è alcuna violazione; o la fa contro il disposto del contratto, ed il Governo avrà due armi in suo favore, vale a dire: o il risarcimento dei danni e interessi, o, qualora meglio gli convenga, lo scioglimento del contratto; il che porta necessariamente con sé anche il risarcimento dei danni e interessi. Qualunque delle due vie scelga, il Governo sarà sempre indennizzato; imperocchè, ripeto, sebbene la cauzione più non esista, ciò nonostante c'è la pignorazione di parte del materiale, che è qualche cosa di più; perchè questo materiale ha un valore maggiore di lire 170,000.

Mi pare adunque che non vi sia la necessità di ricorrere ad un espediente il quale stabilirebbe un precedente, che potrebbe essere pericoloso, quello cioè di riaprire indirettamente la discussione su di un articolo già votato, col formulare un altro articolo che indirettamente ne alteri gli effetti.

Io credo che la Commissione sia, se non interamente, almeno nella maggioranza di questa idea.

**PRESIDENTE.** Il deputato Romeo ha facoltà di parlare.

**ROMEO PIETRO.** Dopo quanto ha detto l'onorevole Lacaita, a me non resta altro ad aggiungere, giacchè egli ha espressa precisamente la mia idea.

Osservo però che anche l'articolo 25 provvede al caso presente, poichè quell'articolo stabilisce che le difficoltà a cui potesse dar luogo l'esecuzione o l'interpretazione del contratto saranno giudicate dal Consiglio di Stato. Io credo quindi che il Governo è abbastanza cautelato.

**PRESIDENTE.** Il deputato Bixio ha facoltà di parlare.

**BIXIO.** Io sostengo la necessità dell'articolo suppletivo proposto dall'onorevole Ricci, e non ho che una cosa a dire per dimostrarne l'utilità.

Se si può venire, come suppone l'onorevole Lacaita, all'opignoramento del materiale, io sono perfettamente tranquillo; ma vorrei che questa facoltà fosse chiara, precisa, assoluta, incontestabile.

Infatti, supponga la Camera che io potessi togliere all'Austria il *Lloyd*, ma sarei fortunatissimo di poterlo fare, come la Francia sarebbe fortunatissima di poter togliere tutte le linee postali all'Inghilterra se domani venisse la guerra; e così, se l'Austria potesse toglierci per un modo qualunque tutte le nostre linee postali, sarebbe per lei una gran fortuna nella possibilità di una guerra.

Qui si tratta di questione di milioni e non di persone, le quali io conosco perfettamente, intimamente; le persone sono da parte. Noi qui dobbiamo considerare la condizione delle nostre finanze, che è abbastanza seria, e che pur si sobbarcano a sacrifici enormi.

Per me la questione principale si è di avere in tempo di guerra il materiale occorrente per i trasporti militari lungo le coste d'Italia e di preparare alla marina militare gli elementi di cui ha bisogno.

Ma se tutto questo può sparire (ed io non lo aveva veduto e lodo la penetrazione dell'onorevole Ricci, il quale certo nelle questioni di marina, come in molte altre, vede molto avanti), io propongo che la questione sia rimandata alla Commissione onde si vegga, d'accordo col Ministero, se risulti, a parere di persone competenti, che in caso di scioglimento di società, per mancanza alle convenzioni stipulate, il Governo possa sequestrare il materiale. Se risulta che sì, io capisco che allora siamo a sufficienza guarentiti; ma se potesse avvenire che in un bel momento ci potessero togliere le nostre linee postali, allora fa d'uopo assolutamente soprassedere e trovare il rimedio.

Io capisco che un ministro non ama trovarsi sempre alla tortura, ma l'onorevole mio amico Depretis comprenderà che l'interesse dello Stato è al di sopra di tutto. Insomma, bisogna guarentire all'Italia le sue linee postali.

**PRESIDENTE.** Il deputato Peruzzi ha facoltà di parlare.

**PERUZZI.** Se io nutrissi i timori che hanno gli onorevoli preopinanti, non esiterei un momento ad appoggiare il proposto rinvio alla Commissione; ma confesso che, per quanto mi studi di esaminare questa convenzione, non posso dividere tali timori, imperocchè io credo che il mettere una penalità esagerata, eccessiva, sarebbe lo stesso che risolvere il contratto, poichè i concessionari non lo potrebbero in nessun modo accettare.

A me pare che nel contenuto della convenzione vi sia abbastanza per essere sicuri che questo pericolo così temuto non accadrà se non nei casi nei quali è inevitabile che accada, se, per esempio, la società patisse molte avarie, se i suoi affari andassero male; ma pel caso contemplato io credo che sia abbastanza provveduto.

Infatti, per me, una cessione che si facesse, a termini dell'articolo 24, sarebbe nulla, in conseguenza inefficace, e darebbe al Governo tutti quei diritti che nascono dalla stipulazione d'un contratto nullo e dalla violazione di un contratto valido, come è questo; quindi, per me, la inefficacia del contratto di cessione servirebbe abbastanza allo scopo.

Ma vi ha di più, come diceva il ministro dei lavori pubblici: se questa società potesse fare il servizio senza nessuna sovvenzione dal Governo; se questa nuova società potesse nel primo decennio restituire immediatamente tutto ad un tratto il residuo dell'anticipazione di 1,800,000 lire, egli è evidente che il Governo potrebbe ben facilmente provvedere a questo servizio senza la società, ciò che vorrebbe dire che questi servizi sarebbero divenuti un buon affare, una buona speculazione: io dico allora che non saprei vedere lo scopo di questa cessione.

Ma l'articolo 22 della convenzione provvede in quei limiti nei quali mi pare sia dato provvedere a penalità, giacchè le penalità eccessive non sono efficaci. L'articolo 22 dice:

« A guarentigia dell'esatto adempimento delle obbligazioni assunte, la società concessionaria dovrà fornire al Governo una cauzione di lire 170,000 in cartelle del debito pubblico od in numerario da versarsi nella cassa dei depositi e pre-

stiti nei primi dieci giorni successivi alla sottoscrizione del contratto.

« Tale cauzione sarà restituita alla società quando questa avrà compiuto il materiale necessario all'intero esercizio del servizio definitivo e verrà in quella vece, per tener luogo di cauzione, pignorata al Governo una parte del materiale suddetto, della quale dovrà dar le prove di assoluta e libera proprietà. »

Ora, la penalità sancita all'articolo 24 è un di più che abbraccia tutte quante le stipulazioni fatte con questa convenzione; quindi io credo che sarebbe impossibile pretendere una cauzione maggiore, perchè si verrebbe ad alterare uno dei fatti sostanzialissimi della convenzione, qual è sempre la cauzione. Inoltre non temo il pericolo per le ragioni addotte dal signor ministro pei lavori pubblici, e perchè, a senso mio, il Consiglio di Stato dichiarerebbe nullo il contratto.

**MOSCA.** Chiedo di parlare.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare il deputato Valerio.

**VALERIO.** Persisto a credere non solamente utile, ma necessaria l'aggiunta che domanda sia fatta nel contratto l'onorevole Ricci.

Nella risposta fatta dagli onorevoli Lacaita e Peruzzi mi pare che siasi trattata un'altra questione, e non già quella che ha messo innanzi l'onorevole Ricci.

L'onorevole Ricci ha detto: supponete un momento che questa società voglia risolto il suo contratto; voi gliene avete fornito il mezzo; essa non ha che a fare una cessione che lo Stato non possa accettare.

La convenzione, provvedendo a punire un tal fatto con una penalità speciale, credo che questa specialità di pena escluda assolutamente per questo caso particolare l'applicazione delle norme generali che reggono i contratti. Tuttavolta che si vieta un fatto, e nella convenzione stessa si scrive che, se quel fatto si compie, la penalità sarà la tale, i tribunali applicheranno quando occorra la pena stabilita.

**LACAITA.** Chiedo di parlare.

**VALERIO.** Si dice che è oppignorato il materiale.

Il materiale è oppignorato solamente per l'esecuzione del contratto. Ora, se voi avete scritto una penalità per una data violazione, quando questa violazione è stata commessa e la penalità è applicata, il contratto per sè è eseguito.

Invece di trovare nel secondo capoverso dell'articolo 24 un di più, io trovo un di troppo; sarebbe molto meglio che non fossero scritte quelle parole: « Contravvenendosi dalla società, il Governo è in facoltà di dichiarare sciolto il contratto, senza obbligo di ufficiale diffidamento, » bastavano queste: « La società non potrà cedere ad altri la presente impresa senza che sia approvato per legge. »

Se lasciate questa sola proibizione, allora capisco che stanno tutte le ragioni addotte dagli onorevoli Lacaita e Peruzzi. Vietate assolutamente questo fatto; se la società lo compie, cade nelle prescrizioni penali, che sono generali per le obbligazioni di qualunque contratto. Ma quando voi scrivete queste penalità, allora i magistrati applicheranno queste pene, e non sarà più il caso di penalità generali. (*Segni di assenso*)

Ma poi del resto io dico: è un dubbio? Ma se quest'aggiunta che noi domandiamo non aggiunge niente, se il contratto vi provvede di già, perchè si vorrà trovar tante difficoltà ad aggiungerla, massime che si potrebbe ancora farlo molto più semplicemente di quello che non domandi l'onorevole Bixio?

Basterebbe dire che la penalità stabilita dal Governo al secondo capoverso dell'articolo 24 non toglie che, in caso di



## TORNATA DELL'11 MARZO

queste contravvenzioni, sieno applicabili a questa convenzione le clausole generali.

Per tutte queste ragioni quindi io prego la Camera a voler appoggiare la proposta dell'onorevole Ricci, adottata anche dal relatore della Commissione, rimandando alla Commissione stessa di vedere, d'accordo col ministro, di stabilire una clausola che tolga via questa condizione anormale, che dichiaro ben precisamente se è vero quanto dicono ed il ministro dei lavori pubblici e l'onorevole Peruzzi. Se ciò fu inteso tra le parti, non ci dev'essere difficoltà a dichiararlo nel contratto.

**MOSCA.** Io aveva chiesto la parola appunto perchè mi pareva che in questa discussione non si tenesse sufficiente conto dell'elemento legale; ma dopo ciò che ha detto or ora l'onorevole Valerio, non ho ad aggiungere che poche parole.

Infatti io pure sono persuaso che la sola facoltà riservata al Governo di risolvere il contratto è una superfluità nell'articolo del progetto, inquantochè questo procedeva già a termini del diritto comune, sottintendendosi appunto la clausola risolutiva nel caso d'inesecuzione del contratto.

**PERUZZI.** Domando la parola.

**MOSCA.** Se per quest'espressione nel progetto può avere un valore, non lo può avere appunto che per limitare a questo solo effetto il caso contemplato dal relativo articolo. Io non istarò a verificare se questa risoluzione del contratto sia o non sia una penalità; io credo anzi che sia un giudicarla inesattamente il qualificarla con quest'espressione; io non la tengo una penalità. Dico quindi che precisamente questa inosservanza dei patti speciali resta affatto senza una sanzione penale, perchè non mi è dato qualificare come penalità la risoluzione del contratto.

Quando l'inesecuzione del contratto è contemplata dai contraenti con un effetto da loro anticipatamente preveduto, i tribunali non possono uscire da quest'effetto preveduto, e non possono quindi dare allo Stato alcun diritto d'indennizzazione. Perciò, se, come io penso, per quello che ho udito da persone che sono più di me competenti, si tiene a che questa convenzione sia osservata scrupolosamente, credo che realmente una garanzia contro l'eventualità della trasgressione preveduta dall'articolo 24, lungi dall'essere oziosa, sia assolutamente vantaggiosa, tanto più che un argomento di ermeneutica legale consiste anche nella collocazione delle diverse parti della legge. Ma faccio osservare che l'articolo 24 venendo dopo l'articolo 22, in certo modo concorre sempre più ad escludere le disposizioni dell'articolo 22 da tutte le obbligazioni assunte dalla società e collocate sotto la speciale sanzione dell'articolo 22, vale a dire sotto la sanzione anche d'un corrispettivo, di una clausola penale applicata all'inesecuzione della convenzione.

Per questi motivi io prego il signor ministro per i lavori pubblici a voler accettare la proposta fatta dall'onorevole Ricci, perchè questa questione non sia solamente esaminata nel seno della Commissione, ma anche risolta in un senso vantaggioso alla cosa pubblica.

**BIXIO.** Io prego l'onorevole Peruzzi a non insistere nella sua proposta. Egli ha iniziato un'opera che farà un gran favore alla nostra navigazione; ma non bisogna soltanto pensare ai proprietari dei vapori ed ai vantaggi indiretti alla patria navigazione, bisogna ricordarsi soprattutto essere importante che lo Stato in date circostanze ne sia padrone, e che non possano sorgere delle questioni avvoatesche, per cui venga tolta allo Stato la facoltà di servirsi di questi vapori. Bisogna che questa facoltà sia incontestabilmente dichiarata. Né la perdita dei 170,000 franchi, e fossero anche un milione od

altro, è compenso che basti. Quello che importa si è che il materiale non vada via; e possono esserci delle ragioni potentissime per cui i nemici avrebbero interesse a toglierci le nostre linee. Questa è per me la grande questione.

Se noi mancheremo di marina mercantile a vapore, mancheremo di marina militare, mancheremo di trasporti. Io per me so che se potessi dare una gamba per togliere all'Austria il suo *Lloyd*, la darei. È ben naturale che i nostri nemici pensino lo stesso.

Importa adunque anzitutto di assicurarci non dell'indennità che dovranno pagare le società, dato il caso che manchino al contratto (per questo stabilite tutte le indennità che volete), ma di far sì che nessuno porti via la roba nostra. Tutto il resto io lo abbandono. E mi pare che l'onorevole Mosca ha provato anche legalmente che la nostra questione ha un fondamento legale.

**LACAITA.** Se ho ben compreso le osservazioni degli onorevoli Valerio e Mosca, mi pare che essi vadano d'accordo su ciò che, secondo essi, la facoltà che è data al Governo di procedere allo scioglimento del contratto gl'impedirebbe di avere un altro rimedio legale.

Ora, se questa è la teorica che essi propugnano, io confesso che mi giunge perfettamente nuovo che quello che è facoltativo in legge si converta in obbligo.

Chi parla di facoltà in legge, parla di qualche cosa che si può o non si può fare a volontà di colui a cui beneficio è stabilita.

Quindi, quando si dice: il Governo ha facoltà di far procedere allo scioglimento del contratto, s'intende necessariamente, secondo tutte le teoriche di diritto, che il Governo potrà o non potrà, secondo che giudicherà opportuno, avvalersi di siffatto rimedio. Io pregherei gli onorevoli preopinanti a dirmi dove sia una legge la quale prescriva che una facoltà si risolva in obbligo. Quando in un contratto si dà facoltà ad una delle parti di fare la tal cosa, è in sua libertà il farla o non farla; e non facendola, che cosa ne avviene nel caso in esame? Ne avviene che il Governo ha diritto di dire: voi avete fatto una cessione che non avevate diritto di fare, ed io ho la facoltà di chiedere lo scioglimento del contratto, ma non voglio valermene; e perchè non me ne valgo? Perchè credo più espediente, più utile al pubblico servizio il non avvalermene, perchè è una facoltà stabilita in mio favore, e non un obbligo imposto a mio carico, perchè preferisco di tenervi stretti al contratto ed astringervi al risarcimento dei danni ed interessi.

Un'altra idea presentava l'onorevole Valerio.

**CASTAGNOLA.** Chiedo la parola.

**LACAITA.** Egli diceva che non si era punto risposto all'osservazione la quale si era messa innanzi dall'onorevole Ricci, cioè che, ove non s'introducesse un altro articolo, la società avrebbe modo di svincolarsi da questo contratto quando non le convenisse.

A ciò risponde la prima parte delle mie osservazioni, cioè che quello che è facoltativo non è obbligatorio, e che in conseguenza il Governo ha due modi, o di valersi della facoltà, se gli torni opportuno svincolarsi da una società che male adempia i suoi obblighi, o non avvalersene, ed insistere invece per l'adempimento del contratto ed il risarcimento dei danni ed interessi, i quali potranno essere risarciti mercè quella cauzione che si ha per l'oppignorazione di una parte del materiale.

Noi ci stiamo dilungando in una questione la quale non ne richiederebbe la pena. Mi si può dire dagli onorevoli preopinanti: *abundare non nocet*; ed io fino ad un certo punto

sono con essi d'accordo; ma nello stato in cui è la discussione non credo espediente il ritornare indirettamente sopra un articolo già votato, nè credo facile, anche dandone incarico alla Commissione, di poter fare che i concessionari consentano a stabilire un novello articolo, il quale li leghebbe in un modo molto al di là di quello che è legale e regolare. Parmi che questa sia veramente una perdita di tempo, poichè io chiaramente veggo non esservi il pericolo che altri crede trovarvi; per conseguenza pregherei la Camera a voler approvare l'articolo senza ulteriore discettazione.

**CONTI, relatore.** Domando la parola per uno schiarimento. Debbo dichiarare alla Camera che la maggioranza della Commissione accetta l'invio dell'articolo 26 che è stato proposto dall'onorevole Ricci, e ciò a fine di togliere lunghe discussioni legali, le quali si potranno fare meglio nel seno della Commissione colla probabilità che il concessionario possa accettarne il risultato compreso ed espresso nel nuovo articolo.

**PRESIDENTE.** Do lettura dell'articolo come è proposto dall'onorevole Ricci:

« Oltre la risoluzione del contratto nel caso contemplato dall'articolo 24, la società sarà tenuta all'indennizzo di tutti i danni che per questo fatto possano derivare allo Stato, ed a cautela potrà il Governo senza autorità di giustizia procedere immediatamente al sequestro di tutto il materiale. »

**RICCI GIOVANNI.** Domando la parola solo per pregare l'onorevole ministro di dire se lo accetta o no.

**DEPRETIS, ministro dei lavori pubblici.** Ho già dichiarato alla Camera che, se la discussione continua, non ho difficoltà alcuna di accettare il rinvio; intendiamoci bene, non accetto l'articolo, accetto il rinvio.

Non vi ho nessuna difficoltà, sebbene non abbia mutato opinione sulla questione; imperocchè (mi permetta la Camera) quando penso che col capitolato, con cui si fa questa concessione a questa compagnia, si comincia a stabilire una anticipazione di un milione e ottocento mila lire da restituirsi in molti anni, che quest'anticipazione dà il diritto alla pignorazione di una parte di materiale corrispondente, che inoltre questa compagnia riceve annualmente una sovvenzione di un milione e 300 mila lire dallo Stato, io dico: venga pure questo caso in cui la compagnia, contravvenendo alla legge, faccia cessione ad altri del suo contratto. Quali sono le armi che ha in mano lo Stato? Le armi sono queste: prima di tutto il sequestro del materiale fino a concorrenza delle somme non ancora restituite, poi la cessazione del sussidio, poi, a mio avviso (e in questo dissento forse da alcuni dei preopinanti), il Governo ha il diritto di azionare la società per l'indennizzo dei danni. Se poi questo caso avvenisse in circostanze straordinarie, quando ci fosse la guerra, allora evidentemente, a termini della stessa convenzione, il Governo ha diritto d'impadronirsi del materiale della società.

Con tutte queste cautele io credo che non ci sia il pericolo temuto dall'onorevole Ricci, perchè, se le cose, come ha fatto osservare l'onorevole Peruzzi, fossero in tale condizione per cui una compagnia potesse fare questi servizi senza il sussidio di un milione e mezzo che dà lo Stato, è certo che questi servizi lo Stato potrebbe procacciarseli esso stesso con assai minor sacrificio.

Fatte queste osservazioni, io dichiaro che non mi oppongo al rinvio, perchè sono così animato dal desiderio di veder approvata questa convenzione, che un piccolo sacrificio anche d'un po' d'amor proprio che dovessi sopportare, io sono dispostissimo ad assoggettarvi, e a rinnovare non una, ma dieci volte i tentativi, affinchè questa convenzione riesca al

suo termine e si venga a procurare con essa un vero ed effettivo beneficio allo Stato.

**RICCI GIOVANNI.** Domando la parola.

**PRESIDENTE.** Vi sono altri oratori iscritti prima di lei.

**RICCI GIOVANNI.** Parlerei sul rinvio.

**PRESIDENTE.** Mi pare che la Camera è d'accordo di rinviare l'articolo alla Commissione; ma se la discussione deve durare, la parola spetta a chi è primo iscritto, cioè al deputato Michelini.

**MICHELINI.** Io voleva parlare a favore del rinvio, ma siccome mi pare che questo non è contrastato, io rinunzio alla parola.

**PRESIDENTE.** La parola spetta al deputato Peruzzi.

**PERUZZI.** Io non mi oppongo al rinvio; soltanto voleva osservare che, come giustissimamente avvertiva l'onorevole Valerio, nella convenzione Accossato è stato tolto il secondo capoverso dell'articolo 24; siccome la convenzione Accossato è posteriore alla convenzione Rubattino, può essere che la cosa fosse combinata in quel senso e che non siasi tolto di qua per mera dimenticanza. Ora io credo che, togliendo quel secondo paragrafo, cosa alla quale, credo, il signor Rubattino non avrà difficoltà di acconsentire, ogni questione sarebbe appianata.

Del resto vedrà la Commissione quello che meglio convenga di fare, per riferirne.

**PRESIDENTE.** La parola spetta al deputato Mosca.

**MOSCA.** Io rinunzio alla parola. Voleva sostenere la questione dal punto di vista legale, ma dal momento che l'onorevole Lacaita si è espresso in termini che corrispondono alla mia idea, non ho nulla ad aggiungere.

**PRESIDENTE.** La parola spetta al deputato Castagnola.

**CASTAGNOLA.** Anch'io vi rinunzio.

**PRESIDENTE.** La parola spetta al deputato Ricci.

**RICCI GIOVANNI.** Io aderisco pienamente al rinvio, perchè sono certo che la società è in buona fede ed accetterà la condizione; ma qualora fosse in mala fede, respingendo la proposta, io voterò contro la legge.

**PRESIDENTE.** Se non vi sono altre osservazioni, questo articolo è inviato alla Commissione; quindi si riprende la discussione dell'articolo 1 del contratto, al quale si riferisce il votato quaderno di oneri.

« ART. 1. Il signor Raffaele Rubattino si obbliga ad eseguire per quindici anni il servizio postale tra la Penisola italiana, l'isola di Sardegna, l'arcipelago toscano e Marsiglia... »

*Marsiglia, dev'essere tolto.*

**CONTI, relatore.** Precisamente.

**PRESIDENTE.** ... sotto l'esatta osservanza delle condizioni contenute nel quaderno d'oneri annesso alla presente convenzione.

« La sovvenzione che il Governo accorda per questi servizi è fissata a lire ventuna per lega marina percorsa in ogni viaggio di andata e ritorno. »

(La Camera approva.)

« ART. 2. Per agevolare la società Rubattino nell'acquisto del materiale occorrente all'intero esercizio delle linee di navigazione stabilite nell'annesso quaderno d'oneri, il Governo le farà un'anticipazione di 1,800,000 lire, pagabili, dopo l'approvazione per legge della presente convenzione, in sei rate di 300,000 lire. Ciascuna di queste sei rate sarà pagata alla società dopo il collaudo di ciascuno dei sei nuovi piroscafi che essa deve acquistare secondo le norme indicate nel quaderno d'oneri annesso alla presente convenzione, e che dovrà possedere prima del settembre dell'anno 1862. »

« Qualora la società Rubattino non avesse in pronto i sud-

detti bastimenti per il tempo sovra stabilito, il Governo avrà piena facoltà di risolvere il contratto, senza che sia d'uopo di sentenza di tribunali, nè di formalità d'atti.

« L'anticipazione di 1,800,000 lire che viene fatta alla società Rubattino non porterà interessi.

« Questa somma verrà rimborsata per rate in dieci anni a cominciare dal mese in cui verrà fatta l'anticipazione suddetta, mediante una ritenzione mensile sul montare della sovvenzione normale accordata dal Governo. »

**BIXIO.** Io vedo che l'ultimo contratto fatto in Francia per una società colossale, la società marittima, che ha l'amministrazione di molti milioni, porta che il rimborso sia fatto in tutti i venti anni.

Qui io domando che invece di farlo in rate di dieci anni si faccia tutto intero in quindici anni.

**DEPRETIS, ministro per i lavori pubblici.** Se accetta il signor Rubattino.

**BIXIO.** Io credo che possiamo fare per le nostre società quello che gli altri fanno per le loro.

**PRESIDENTE.** Il deputato Bixio propone che il rimborso delle L. 1,800,000, di cui nel terzo alinea all'articolo 2, anzichè in dieci anni, si debba convenire in quindici anni.

**CONTI, relatore.** Sono nell'obbligo di dichiarare che la Commissione non può accettare quest'emendamento.

**RICCI GIOVANNI.** Chiedo di parlare.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare.

**RICCI GIOVANNI.** Anche per considerazioni estrinseche, io appoggio l'emendamento del deputato Bixio.

È detto in un articolo che il Governo avrà facoltà di opprimere per l'ammontare del suo credito questi bastimenti per tutto il tempo in cui durerà la sovvenzione. Ora, io credo vantaggioso di prostrarre il rimborso della sovvenzione a tutta la durata della concessione, in quanto che si dà in tal modo al Governo un mezzo legale di poter in ogni momento impedire l'allontanamento dei bastimenti, col ripartire il credito del Governo in piccole quote su ciascun bastimento della società.

**PRESIDENTE.** Il deputato Valerio ha facoltà di parlare.

**VALERIO.** Io non so veramente comprendere da qual punto di vista parta l'onorevole Bixio per proporre il suo emendamento.

L'anticipazione fatta per dieci anni costituisce un sussidio che accorda lo Stato alla compagnia, poichè l'anticipazione si rimborsa senza interessi. Se si estende questo rimborso a quindici anni, sarebbe un altro sussidio che lo Stato accorderebbe alla compagnia.

Ora, se la società si contenta del sussidio accordato da questa convenzione, non so capire come si possa proporre che lo Stato le dia un sussidio maggiore. Perchè dovremo noi accordare alla compagnia un aumento di sussidio? Ci fa essa forse una concessione maggiore?

Io quindi non posso in alcun modo approvare l'emendamento proposto dall'onorevole Bixio.

**BIXIO.** Se il deputato Valerio, per quell'amicizia che mi ha, si ricordasse il concetto mio in tutta questa discussione, avrebbe facilmente trovata la spiegazione di quello che io ho detto. Io sono dominato da due pensieri: cioè voglio mettere le società in condizione di esistenza e lo Stato in condizione d'impossessarsi del materiale.

Ora io sono convinto che le società si trovano, con questa convenzione, in cattivissime condizioni per tutte le ragioni che ho dette in questi scorsi giorni, e che sono patentissime, e che furono appoggiate e sviluppate maggiormente anche

dall'onorevole Peruzzi. Le società non avranno esistenza ricca per almeno un dieci anni.

Ora io non so vedere perchè non accorderemo alle nostre società quanto il Governo francese ha accordato alla società transatlantica e messaggerie per le linee Stati Uniti ed Indie orientali; contratto che è il risultato dell'esperienza di tutti i contratti ed il risultato di studi fatti fare in Inghilterra. Con quel contratto il Governo francese dà molti milioni ad una società, la quale avrà tre anni di tempo per preparare il suo materiale, e questi milioni saranno ritenuti in tutto il tempo in cui dura la convenzione; ed io non veggo il perchè noi non dovremmo fare altrettanto.

L'onorevole Valerio mi domanda quale sarà il compenso; ma il compenso lo ha già accennato l'onorevole Ricci: sarà la possibilità di avere materiale per cinque anni di più. E questo non è poco.

Ma ritenga l'onorevole Valerio, e la Camera con lui, che non è poi vero che il Governo paghi 21 franchi per lega, perchè il Governo, quando manda delle truppe sui vapori, gode di una riduzione enorme di tariffa.

Io, se fossi un armatore di bastimenti, per quanto desidero che si spenda poco dallo Stato, non vorrei poi spingere questo spirito d'economia fino al punto di far io delle facilitazioni allo Stato con solo mio sacrificio.

Dunque non è esatto che lo Stato spenda tutto il danaro che si vuol credere, perchè vi è poi il diritto di posta, il materiale che trasporta, e se voi levate dal sussidio tutto quello che ottenete di ribasso nei trasporti di truppe e dei materiali da guerra al prezzo di tariffe, se levate tutto il materiale delle poste, e se aggiungete ancora la perdita o la distruzione possibile di tutto il materiale di una compagnia, alla quale pagherete, ma pagherete quando potrete, tutti questi danni, vedrete che in fin dei conti ci è un certo vantaggio per lo Stato; aggiungete a questo gli immensi servizi che vi fanno queste linee per il personale che vi preparano per la marina militare, perchè supponete che domani la nostra marina ne avesse di bisogno, come si è veduto testè in Inghilterra nella creazione della sua riserva pel personale che ha avuto da prendere dalla marineria mercantile, voi vedete quali immensi vantaggi ci sono nelle linee postali.

Dunque, in vista di tutti cotesti vantaggi, perchè sono convinto che essi ridondano in pro dello Stato, io voglio dare, per quanto sta in me, una esistenza possibile a questa società, e facendole queste agevolezze io son persuaso che non arrechiamo nessun danno allo Stato, nessun danno alle finanze, perchè è sempre stato mio assunto di fare in modo che si spenda meno che si può, e se lo Stato ha da procacciarsi da sè tutti questi servizi, spende assai di più.

Noi spesso dimentichiamo, signori, che abbiamo tutto da fare, che non c'è niente ancora di preparato, che noi siamo in condizioni difficili e non possiamo paragonare le nostre linee postali con quelle delle grandi nazioni che le hanno stabilite da gran tempo e che pagano assai di più, mentre le linee loro si trovano per l'affluenza del movimento commerciale in condizioni incomparabilmente migliori; e le nostre linee, che sono ancora tutte da creare, volete voi metterle in condizioni peggiori dell'estero, dovendosi da gran tempo tutto creato e sono in istato di prosperità e di benessere?

Ma francamente, o non è vero quello che dico dei vantaggi che e la marina militare e lo Stato troveranno in queste società, o che a questi vantaggi voi non date l'importanza che meritano.

La questione è studiata in ripetute inchieste in Inghilterra, ed è questione che fu trattata più lungamente e pazientemente

mente d'ogni altra e da uomini competentissimi, le cui conclusioni sono dottrina per tutti ed utilità pubblica per ogni Stato e più ancora pel nostro, che non ha, come l'Inghilterra, una enorme flotta, immense compagnie che hanno 58 linee postali che sussidiano, che ne hanno molte altre che non sussidiano, e malgrado l'attività commerciale che vediamo su quelle linee il Governo inglese non cessa di sussidiarle fortemente con l'enorme somma di 25,000,000 di franchi.

E noi non vogliamo far niente, vogliamo che tutto si crei da sè.

Se dovessi dire francamente quello che penso, direi che la sovvenzione di 1,800,000 lire è, come direbbero i Toscani, una sovvenzione da poverino. Ben altro ci vuole, poichè la questione è vitale.

Ho coscienza di dire la verità e non mi dà fastidio che le mie parole possano avere una portata diversa. Prego la Camera di riflettere che tale questione interessa grandemente la marina italiana, che ne è l'anima. I vapori che la società dovrà avere fra pochi anni costeranno uno per uno il prezzo del migliore vascello. Ciò si può verificare dando un'occhiata a quanto costano i vapori della società Cunard, Peninsulare ed altre dello stesso genere. Dobbiamo fare sacrifici, se vogliamo ottenere risultati analoghi a quelli che si ottengono altrove. Altrimenti la nostra marina non si solleverà mai più; noi, che siamo stati i maestri e dappertutto abbiamo paesi nostri o scoperti da noi, non faremo mai niente.

**DEPRETIS**, ministro dei lavori pubblici. Prego la Camera di non accettare l'emendamento dell'onorevole Bixio.

Finora ho presa la parola per difendere gli interessi dei concessionari, a danno quasi degli interessi dello Stato. Adesso mi pare che il vento abbia mutato e mi tocca a prendere la parola per difendere gli interessi della finanza e ricusare un favore dal concessionario non domandato.

Lo dico francamente: nelle condizioni in cui siamo questa proposta non ha altro vantaggio che questo: essa non sarà ricusata dal concessionario. È impossibile che il concessionario la ricusi, e se vorremo anche dare di più, troveremo sempre migliore accoglienza. Ma non è questa la questione. L'onorevole Bixio diceva: voi volete far niente, ci date una miseria, fate le cose da poverini; va bene, facciamo poca cosa, ma pure qualche cosa facciamo; poi se vogliamo fare di più, la Camera ha una occasione opportunissima, quando verrà la discussione del bilancio: allora, rivolgendosi ai ministri, ed il ministro dei lavori pubblici sentirà quest'eccitamento molto volentieri, dirà: signori ministri, migliorate le condizioni del servizio postale marittimo, rinnovatele, siate più larghi; eccovi i fondi, pagate. Allora io lo capisco, questo eccitamento potrà farsi; la condizione delle finanze sarà sotto gli occhi della Camera, potrà decidersi con piena cognizione di causa; ma dopo quell'eccitamento noi non varieremo solamente un articolo, allora faremo il contratto di nuovo, e, prendendo per norma quelli più recenti a cui accennava l'onorevole Bixio, vedremo se è possibile di tramutare questi contratti in qualche cosa di più grandioso e che meglio soddisfi alle esigenze ed ai desiderii dell'onorevole Bixio. Ma adesso il contratto è stipulato, la compagnia si accontenta di questo corrispettivo; perchè verremo ad aggiungere questo corrispettivo non domandato dalla compagnia? Le nostre finanze sono forse in condizioni tali da permettere che noi facciamo delle donazioni non domandate, e ci arroghiamo l'ufficio di tutori della compagnia? No, o signori, le nostre condizioni non permettono queste larghezze e queste donazioni.

L'onorevole Ricci diceva in che potesse consistere il van-

taggio di questi maggiori termini accordati al concessionario per la restituzione dell'anticipazione; ma mi permetta l'onorevole Ricci: questo vantaggio è ben piccola cosa; egli lo sa meglio di me; la restituzione adesso come si fa? Si fa in dieci anni, a 180,000 lire all'anno senza interesse, quindi 1,800,000 lire è un favore di discreta considerazione. Se si accetta la proposta dell'onorevole Bixio, questa restituzione come si farà? In quindici anni, cioè in ragione di 120,000 lire l'anno.

Questa minor somma adunque che noi restitueremo e questa maggior ritenzione che conferisca una pignorazione più estesa, più prolungata, che dev'essere una grande garanzia dello Stato, consisterà nel conservare la pignorazione per 600,000 lire, cioè per cinque annualità di 120,000 lire senza interesse.

Ecco in che consiste il vantaggio. Ma io credo che ci sia una considerazione d'ordine superiore che deve prevalere. Io credo che la Camera non debba acconsentire a questa proposta, perchè è nostro dovere d'indagare e conoscere se il concessionario, dietro queste nuove larghezze che gli si vorrebbe fare, potrebbe senza suo detrimento accordare allo Stato qualche altro vantaggio. Senza di ciò non possiamo accettare l'emendamento dell'onorevole mio amico Bixio.

**PRESIDENTE.** Il deputato Valerio ha facoltà di parlare.

**VALERIO.** Rinunzio alla parola. (Bravo!)

**BIXIO.** Ritiro il mio emendamento, se non lo vogliono accettare.

**PRESIDENTE.** Ritirando il deputato Bixio il suo emendamento, e non vi essendo altra osservazione, l'articolo 2 s'intenderà approvato.

(La Camera approva.)

« ART. 5. A garanzia dell'anticipazione di 1,800,000 lire verrà pignorato al Governo tutto il nuovo materiale che sarà acquistato dalla società Rubattino, la quale dovrà dare la prova di averne l'assoluta e libera proprietà. Dovrà inoltre il nuovo materiale essere assicurato sino a concorrenza della somma suindicata, facendo girata al Governo delle polizze d'assicurazione.

« Tanto la pignorazione, quanto l'assicurazione, verranno gradatamente ridotte in proporzione dei rimborsi che saranno man mano effettuati.

« A tal fine verrà, d'accordo colle parti, allestito uno stato indicativo della qualità e quantità del materiale con indicazione del valore, che verrà firmato dalle parti o dai loro rappresentanti; verrà parimenti designata la persona o le persone che avranno la custodia del pegno, e l'atto contenente lo stato del materiale e l'elezione del custode sarà iscritto nel registro della marina e fatto cenno di esso in note sulle patenti. »

(La Camera approva.)

« ART. 4. La società potrà valersi dei piroscafi che attualmente possiede: *Italia, Sardegna, San Giorgio, Moncenisio, Cagliari.*

« Questi due ultimi però non saranno più ammessi se non pel servizio di costa, tostochè la società avrà in pronto il nuovo materiale di cui è in obbligo di provvedersi a termini dell'articolo 2 della presente convenzione. »

**FERRACCIU.** Desidererei che l'onorevole relatore della Commissione od il signor ministro dei lavori pubblici mi desse uno schiarimento.

Per l'articolo 4, che ora cade in discussione, la società Rubattino è autorizzata a valersi dei piroscafi che attualmente possiede: *Italia, Sardegna, San Giorgio, Moncenisio e Cagliari.*

**CONTI, relatore.** Domando la parola.

**FERRACCIU.** Ora, se io sono bene informato, questi piroscafi hanno appena la velocità di cinque o sei nodi. E siccome, per l'articolo 6 del quaderno d'onori, il servizio tra l'isola ed il continente debbe farsi con piroscafi che abbiano almeno la velocità media di nove nodi, così importa sapere se quelli, di cui è cenno nell'articolo 4, debbano andare sottoposti alle prescrizioni dell'articolo 6, oppure intendersi riconosciuti *a priori* come idonei al servizio. In questo caso io dichiaro francamente che il servizio sarebbe in buona parte male andato, come lo fu sino adesso; e non potrebbe salvarsi neppure sotto quell'ombra di popolarità, cui parmi accennasse ieri l'altro l'onorevole Peruzzi; imperocchè, se è vero che il nome del signor Rubattino divenne in qualche modo popolare nel capo meridionale dell'isola per alcun miglioramento introdotto nel servizio da poco tempo in qua, non è però men vero che, per quanto è della linea di Porto Torres e del capo settentrionale, la sua impopolarità (bene inteso, sotto il rispetto del servizio) non potrebbe essere maggiore.

**CONTI, relatore.** Prima di tutto la Commissione non può accettare l'affermazione dell'onorevole preopinante quanto ai cinque o sei nodi di cui dice capaci soltanto questi battelli.

Per cominciare dal primo, l'*Italia*, dirò che desso è un buon battefio, il quale è capace di fare i suoi nove nodi, ed anche più. Vedrà dunque la Camera che nelle parole dell'onorevole preopinante c'era qualche cosa, direi quasi, di esagerato.

Rileggendo quest'articolo 4, vedrà la Camera che pei due battelli, sui quali forse si poteva fare qualche osservazione più fondata, si dice che saranno usati per il solo servizio di costa, tostochè la società avrà in pronto il nuovo materiale, il quale dovrà servire su tutte quelle linee che abbisognano di velocità maggiore.

Aggiungo poi che il potersi servire di questi bastimenti è un vantaggio concesso dal Governo alla società che li possiede, il quale vantaggio è parte essenziale del contratto. Ed è pure da osservarsi che questi bastimenti, sporchi come erano abitualmente finora, doveano di necessità essere animati da minor velocità di quella che avranno costantemente, quando siano accuratamente puliti, come sarà possibile di fare colla maggior sovvenzione ora ottenuta.

Per tutte queste ragioni la Commissione crede di mantenere l'articolo tal quale fu compilato.

**MELONI-BAILLE.** A conferma di quanto fu asserito dall'onorevole preopinante, io devo dire che, non solo coi vecchi piroscafi che si vorrebbero esclusi, ma eziandio coi nuovi, la compagnia Rubattino non provvede al servizio postale nel modo che ognuno ha il diritto di attendersi dietro le convenzioni che ha stipulate col Governo.

Io arrivai ieri sera a Genova col vapore *Caprera*; esso filava non più di 8 o 9 nodi all'ora, anzi alquanto meno.

Andai, or sono alcuni giorni, a Cagliari sul piroscavo il *Moncalieri*; non si filava più di 8 nodi all'ora: come ciò avvenisse con un piroscavo nuovissimo e di buona costruzione, io non lo so; so però che esso procedeva ben altrimenti che colla celerità portata dal capitolato che ora si discute.

In conseguenza io chiederei, a chi è d'opinione che col nuovo materiale si soddisfi alle esigenze del servizio, che mi spieghi un fenomeno di cui, dico schiettamente, non mi so dar ragione, voglio dire il modo non regolare in cui procede lo stesso servizio.

Il signor Rubattino prese tali impegni col Governo, da far

sperare alla Sardegna ed anche al continente che il servizio dei piroscafi procederebbe in modo assai migliore che pel passato, anzi in guisa che avessero a cessare le doglianze giustissime per le quali tempo fa, anche a nome del municipio di Cagliari, che io rappresento, rassegnai rimostranze, le quali però non furono ascoltate.

Si diceva essere troppo esigenti i Sardi, e per altro il servizio procedeva da otto a nove anni in una maniera che moltissime querele piovevano ad ogni momento al Ministero.

Ora io domando: se si fanno osservazioni perchè giustamente si chiede che venga escluso dal nuovo contratto un materiale che si dice far parte del compenso; se vuoi accordare questo materiale appunto perchè la società Rubattino non si trovi nella inevitabile necessità di fare nuovi acquisti nel momento, e quindi di spendere delle somme enormi, possiamo noi sperare con questa promiscuità di materiale vecchio e nuovo di avere un servizio migliore? Ne dubito assai.

Tanto sull'uno, come sull'altro degli accennati nuovi piroscafi, ebbi in mia compagnia parecchi viaggiatori, alcuno dei quali siede in questa Camera, che possono farne testimonianza.

In conseguenza io pregherei la Camera a far attenzione, come si conviene, al modo con cui si disimpegna codesto servizio, per poi decidere se sia o no il caso di accordare dei nuovi favori alla società Rubattino.

**CONTI, relatore.** L'onorevole preopinante ci parlava di otto nodi che percorreva il bastimento nel quale egli viaggiava dalla Sardegna a Genova. Il percorrere otto nodi nel mese di marzo. . .

**MELONI-BAILLE.** Il tempo non poteva essere migliore, il mare era tranquillo.

**CONTI, relatore.** Il percorrere otto nodi nel mese di marzo mi dà molta speranza che la media semestrale sarà di nove nodi, essendochè l'onorevole deputato della Sardegna saprà meglio di me che, se c'è tempo sfavorevole per venti, non sempre benevoli, è precisamente il mese di marzo; lamenterò adunque, se vuole, con esso lui, che in questo contratto si sia stabilita una velocità media, e non la minima, ma dal momento che si è convenuta questa velocità media e non la minima, non trovo nelle parole dell'onorevole Meloni-Baille alcuna prova per condannare la società, che certamente saprà mantenere i suoi obblighi con tutta l'esattezza.

**VALERIO.** Pare a me che l'onorevole relatore della Commissione non abbia dato risposta alla domanda che gli veniva fatta.

Quanto al materiale *Italia*, *Sardegna* e *San Giorgio*, lasciamo stare *Moncenisio* e *Cagliari*, posso parlarne anch'io; conosco questi battelli, poichè ho viaggiato sui medesimi quando sortivano appena dai bacini di carenaggio; due di essi vi è a sperare che possano in qualunque circostanza filare otto nodi all'ora, ma che possono filarne nove lo credo impossibile.

Dunque la quistione sta nel vedere se questi vapori debbano essere considerati come correnti a nove nodi, malgrado ciò non sia, se, cioè, facendo il servizio con questi vapori, il tempo che impiegherà ne'suoi viaggi la compagnia sarà in quel certo registro della media annuale scritto come tante volte *nove nodi* quante sono le ore, malgrado che non ne abbia percorse che cinque, sei, che è quel tanto che possono percorrere, oppure sapere se questi vapori debba in qualche modo la compagnia migliorarli per fare che soddisfino al contratto. Questa è la questione. È evidente che dal momento che scriviamo nella legge: non dovette fare di meno d'una media

di nove nodi, e poi aggiungiamo: ma potrete camminare con vapori che non vanno che alla velocità di cinque o sei nodi (ed il *Sardegna* posso accertare che non cammina di più), è lo stesso che dire i cinque o sei del *Sardegna* li calcoleremo per nove.

Questa è domanda che abbisogna di spiegazione, perchè, com'è scritto l'alinea, potrebbe intendersi come ho detto, e la stipulazione dell'articolo 7 sarebbe illusoria.

**FERRACCIU.** Mi perdoni l'onorevole relatore se non posso tenermi soddisfatto delle datemi spiegazioni.

Innanzitutto mi permetterò d'osservargli che il servizio della costa orientale dell'isola vuol essere fatto con battelli che abbiano la velocità di otto nodi, la quale velocità non hanno sicuramente i piroscafi di cui si parla nell'articolo 4, che raggiungono appena quella di 6. Chi ha navigato sul vapore *Sardegna* conoscerà per prova che il medesimo in tempo di piatta calma, come dicono i Francesi, non fa che sei nodi all'ora. Nè questo adunque, nè gli altri d'ugual forza debbono adoperarsi pel servizio di che si tratta.

D'altronde, se pure fosse vero ciò che non è, che vale a dire quei piroscafi fossero unicamente destinati al servizio di costa, io non intenderei lo scopo di una particolare disposizione a questo riguardo.

Somigliante disposizione, permettetemi che lo dica francamente, quando non potesse ingenerare qualche sospetto, anche mal fondato; quando non dovesse dar luogo a degli equivoci, e, starei per dire, a delle stiracchiature per parte dei concessionari, sarebbe per lo meno superflua.

Evidentemente, o i mezzi di trasporto da adoperarsi così nel servizio diretto tra Genova e Sardegna, come negli altri tra Sardegna e Napoli e lungo la costa, debbono riunire le condizioni prescritte dall'articolo 6 del quaderno d'oneri, ed in questo caso è inutile il venirne designando alcuni, com'è si fa all'articolo 4, potendo la società valersi di tutti i vapori del mondo, quando abbiano quelle date condizioni; o per contro i mezzi di trasporto non debbono cadere sotto alcuna condizione, ed allora la disposizione dell'articolo 4 non solamente riesce inutile, ma ripugna diametralmente con quella dell'articolo 6.

Pare quindi a me che per uscire d'impaccio e torre di mezzo qualunque dubbio il miglior partito sarebbe quello di sopprimere l'articolo. La soppressione non potrebbe spiacere alla società, se veramente intende conformarsi alle prescrizioni dell'articolo 6. Essa non può temere che le ne venga scapito; dappoichè o i cennati piroscafi hanno le richieste condizioni, e potrà valersene a piacimento; o non le hanno, ed in questa ipotesi non mi par giusto che se ne faccia garantir l'uso con un articolo speciale, per poi far sorgere delle questioni e dei reclami che sono sempre spiacevoli.

La qual soppressione io credo del resto tanto più necessaria in quanto parmi che con l'adozione dell'articolo 6 siasi pregiudicato alla questione, nè convenga ora distruggere quasi per indiretto quello che poc'anzi si è stabilito come uno degli obblighi della società.

**CONTI, relatore.** Sono assai dolente che i miei due onorevoli amici Ferracciu e Valerio non siano rimasti soddisfatti delle mie spiegazioni; sarò alcun poco più lungo questa volta, e spero almeno in parte di convincerli.

Mi pareva di aver già dimostrato chiaramente che alcuni di questi battelli non ammettono alcuno dei flubbi accennati dall'onorevole Ferracciu, per esempio rapporto all'*Italia*. Aveva dichiarato alla Camera come fosse a mia conoscenza ed anche a quella di altri miei colleghi che questo battello è eccellente e fa assai bene il suo servizio; io devo necessa-

riamente stare a ciò che mi viene assicurato, ma mi conforta l'autorità di egregi marini nostri onorevoli colleghi che mi diedero questa assicurazione.

Quanto agli altri piroscafi ho già accennato che l'essere sporchì in carena aveva finora potuto portar loro un ritardo molto maggiore di quello che si avrà in seguito quando, per le condizioni migliorate della società, saranno spesso rinate le loro carene.

Tutti coloro che sono marinai ben sanno che l'insudiciamento prodotto specialmente negli scafi di ferro dai nicchi, che ad essi tenacemente si attaccano, può condurre ad un ritardo anche di due nodi. Vede adunque la Camera che, quand'anche fossero esatti i sette nodi dell'onorevole Ferracciu, sarà assai facile per la società ottenere in futuro i nove voluti dalla presente legge.

Finalmente io aveva già accennato alla Camera che la facoltà di adoperare questi bastimenti fosse uno dei vantaggi concessi alla società dalla convenzione che stiamo discutendo.

E qui dirà l'onorevole Ferracciu: ma questo vantaggio non si può concedere, perchè coll'articolo 6 del quaderno d'oneri noi abbiamo determinato che si debba sempre avere una velocità di nove nodi in media, e perciò non si possono ammettere piroscafi di velocità minore.

Io risponderò all'onorevole Ferracciu che, a mio parere, si inganna se crede che questo vantaggio concesso alla società la proscioglia dall'obbligo di raggiungere sempre la velocità prescritta. Questo vantaggio sta soltanto in ciò che, sebbene gli accennati piroscafi non abbiano tutte le condizioni di portata e di speciali disposizioni che sono stabilite per legge, o saranno a buon diritto determinate dalla Giunta speciale, tuttavia la società non sarà obbligata a toglierli dal servizio e venderli ad un prezzo anche minimo, con gravissima sua perdita. Anche ridotto così nei veri suoi limiti, il vantaggio è bastantemente grande, perchè sia cosa ben naturale che la società vi metta grande importanza; ma il volere poi che quest'articolo abbia a rendere illusoria la condizione della velocità media, stabilita in media a nove nodi, io credo che non sia appoggiato ad alcuna buona ragione, e son certo che questa non è l'intenzione del Ministero, nè quella della Commissione.

Ciò posto, io credo d'aver date spiegazioni abbastanza chiare per ingenerare la persuasione che, adottando questo articolo, non si viene punto a toccare quella media semestrale, e che perciò la Camera può adottarlo senza alcun timore.

**PRESIDENTE.** Leggo un'aggiunta all'articolo in discussione, che fu inviata alla Presidenza dal deputato Sineo:

«... purchè siano riconosciuti di una velocità non minore di quella prescritta dall'articolo 6 del capitoloato.»

Il deputato Bixio ha facoltà di parlare.

**BIXIO.** Io sono impressionato, e credo lo sia pure la Camera, delle asserzioni dell'onorevole Meloni-Baille.

Ora, perchè io possa avere un concetto preciso, vorrei pregarlo di rispondere ad una semplicissima questione. Io conosco alquanto quei vapori, perchè vi ho navigato sopra; e desidererei sapere dall'onorevole Meloni-Baille se ha veduto egli stesso a cacciare il lock per misurare la velocità di quei vapori, oppure se ha soltanto udito dire dai passeggeri che si facevano otto miglia all'ora. Quando poi avesse egli stesso veduto a cacciare il lock, desidererei sapere di qual sistema di lock si tratti, perchè, se si tratta del lock ordinario invece del lock-massey, ed i vapori raggiunsero soltanto otto miglia all'ora, per me non sarebbero che sei e mezzo; ed in questo caso invece di essere vapori sarebbero scogli. (*ilarità*)

Io dunque aspetto che gli onorevoli Ferracciu e Meloni-Baille mi dicano se hanno veduto eglino stessi che quei vapori abbiano raggiunta la velocità di otto miglia all'ora.

**SINEO.** Coll'emendamento che ho avuto l'onore di proporre mi pare che si eviti ogni ulteriore discussione. Se la Camera assente all'emendamento, che corrisponde alle spiegazioni che furono date poc'anzi dall'onorevole relatore della Commissione, allora mi dichiaro pienamente soddisfatto.

L'onorevole relatore ci ha dichiarato che la Commissione non aveva inteso di derogare coll'articolo 4 all'articolo 6. Si dichiarino dunque all'articolo 4 che il 6 si mantiene in tutto il suo vigore, ed allora scompare ogni difficoltà.

Secondo l'emendamento che io ho proposto, la prima parte dell'articolo sarebbe concepita in questi termini: « La società potrà valersi dei piroscafi che attualmente possiede, *Italia, Sardegna, Sicilia, Cagliari*, purchè sieno riconosciuti di una velocità non minore di quella prescritta coll'articolo 6 del capitolato. »

Se queste navi sono suscettibili di questa velocità, allora è soddisfatto al voto che è stato espresso, a quello che risulta conchiuso nella convenzione del capitolato; se non sono di questa velocità, non potranno usarsi.

Dunque, se la Commissione accetta la mia proposta, è tolta ogni difficoltà e si rende impossibile ogni ulteriore opposizione.

Aspetto dunque ulteriori schiarimenti.

**PRESIDENTE.** La parola spetta al deputato Meloni-Baille.

**MELONI-BAILLE.** Io aveva chiesto la parola prima per risparmiare le varie obiezioni fatte, ed anche per rendere un atto di giustizia; giacchè io non credo sia da attribuirsi ai piroscafi, che risulta essere ben costrutti e nuovissimi, ciò che forse è difetto di servizio, o di qualche altro materiale indispensabile al movimento delle macchine.

Ne ho una prova di fatto, che non debbo lasciar ignorare alla Camera.

Nel partire io per la Sardegna, da Genova al capo Corso si impiegarono soltanto da 8 a 9 ore, mentrèchè con un tempo placidissimo e tale da non potersi desiderare migliore non si filarono che 8 nodi all'ora dal capo Corso a Cagliari. Lo stesso accadde ora al mio ritorno. Nel breve tragitto da Cagliari a Livorno vennero impiegate ben 36 ore, e pressochè 11 ore da Livorno a Genova, ed erano i migliori piroscafi quelli sui quali viaggiavo.

Facciasi ora il calcolo delle miglia percorse, tenendo conto del tempo che vi si è impiegato, e si vedrà di leggeri che non mi discosto dal vero, asserendo che non si filavano che da 8 a 9 nodi all'ora.

Io lascio all'onorevole Bixio, il quale conosce abbastanza le cose di mare, di trovare una spiegazione al fatto che mi vidi costretto di esporre, e prego in pari tempo il Ministero perchè voglia occuparsi di far sparire d'una volta questi riprovevoli abusi che la tolleranza potrebbe rendere più frequenti e pregiudiziali agli interessi dei privati e dello stesso Governo.

**CONTI, relatore.** Le parole dell'onorevole Meloni-Baille tolgono molto all'opinione da lui medesimo prima d'ora sostenuta; se adunque lo stesso deputato Meloni-Baille riconosce che questi nuovi vapori sono di ottima costruzione e possono anche fare molto più di cammino che non siano gli otto nodi all'ora, io credo che resta inutile sopra ciò ogni altra discussione.

Quanto ai battelli vecchi, la Commissione non può accettare l'emendamento Sineo, perchè essa crede che questi bat-

telli non si allontanino molto dalla voluta velocità, e per ciò pensa che la velocità di nove nodi in media all'ora, considerata semestralmente per tutti i piroscafi presi insieme, sarà certamente conseguita.

L'onorevole Sineo crede che si possa ancora imporre alla compagnia delle condizioni speciali; la Commissione non lo crede, e perciò non può accettare l'emendamento.

**VACCA.** A parer mio l'articolo 4 della convenzione è in perfetta contraddizione coll'articolo 6 del quaderno d'oneri.

Coll'articolo 4 si accorda alla società la facoltà di servirsi dei battelli *Cagliari, Sardegna*, ecc.; nel quaderno d'oneri si dice che i battelli debbono avere la velocità media non minore di nove nodi all'ora; io ignoro quale sia la velocità di questi battelli e, per conseguenza, non posso parlarne.

Accetto quindi l'emendamento Sineo, vale a dire che all'articolo 4, ove è detto che la società potrà servirsi de' vapori *Cagliari, Sardegna*, ecc., venga aggiunto: « purchè questi legni abbiano le condizioni prescritte dall'articolo 6 del capitolato. »

**DEPRETIS, ministro pei lavori pubblici.** Debbo dire una parola su questo emendamento, che non posso accettare.

Prima di tutto dirò quali sono le notizie che ho sulla velocità di questi piroscafi, per le dichiarazioni che mi sono fatte dai concessionari. Il *Sardegna* e l'*Italia* debbono cambiare la loro caldaia, debbono ricevere caldaie più grandi; quindi la loro velocità verrà aumentata. Il concessionario dice che la velocità sarà portata a dieci nodi. Sia pure solamente di nove, serviranno. Anche il *San Giorgio* è un bastimento discreto. Riguardo poi al *Moncenisio* ed al *Cagliari*, bisogna confessare che non hanno la velocità di nove nodi; il solo *Moncenisio* l'avrà in qualche caso, ma non sempre. Quindi l'uso dei due ultimi piroscafi è limitato ad alcuni viaggi soltanto. Con questa dichiarazione credo di assicurare coloro i quali temono che si continui il servizio con un materiale scadente, al quale non si facciano le riparazioni occorrenti per ottenere un buono e lodevole servizio.

Dico poi che il Governo non crede che siavi contraddizione tra le disposizioni dell'articolo 4 della convenzione e le disposizioni dell'articolo 6 del capitolato. L'articolo 6 del capitolato stabilisce la media semestrale della velocità. Coll'articolo 4 della convenzione permettiamo questi piroscafi, ma non deroghiamo alla legge ed al patto generale; penserà il concessionario a soddisfarlo; ma, se si accettasse l'emendamento dell'onorevole Sineo, col quale si viene a stabilire la velocità tassativa anche per questi cinque piroscafi, il concessionario sarebbe pregiudicato grandemente, perchè non potrebbe più provvedere col nuovo materiale a riparare la poca velocità del materiale antico. Destinando i men buoni piroscafi alle linee meno importanti, poi gli altri tenendoli ripuliti, riparati, in riserva a tempo, si aumenterà di certo la velocità, e cesserà il male di cui temono gli onorevoli preopinanti.

Con queste spiegazioni credo che anche l'onorevole Sineo potrebbe consentire a ritirare il suo emendamento.

**SINEO.** Domando la parola.

**PRESIDENTE.** Il deputato Ferracciu ha la parola.

**FERRACCIU.** Rispondo in primo luogo all'onorevole signor ministro che la miglior prova, onde ritenere che i piroscafi accennati nell'articolo 4 non hanno realmente la prescritta velocità, io la ricavo dal silenzio del signor Rubattino intorno agli altri che ei possiede, al *Caprera*, cioè, ed al *Moncalieri*.

Le sue premure per l'*Italia, Sardegna* e *Moncenisio* dimostrano ad evidenza che neppur esso aveva fede nelle buone

condizioni di codesti battelli, e che per potersene valere gli faceva mestieri di ricorrere ad una clausola speciale.

In quanto poi alla contraddizione che ho notato tra l'articolo 4 e l'articolo 6 non mi pare che siasi addotto alcun motivo plausibile per farla cessare. Una volta che la Camera si piacque di adottare l'articolo 6, senza limitazione di sorta, non potrebbe, senza contraddire al suo voto, introdurre indirettamente delle eccezioni, che distruggerebbero la sostanza della regola già stabilita.

Del rimanente, a che, domando io, tanta insistenza nella riserva dell'articolo 4? Se la società Rubattino è sicura del fatto suo, se è sicura che i suoi piroscafi riuniscono le condizioni segnate nel quaderno d'onori, non può temere la proposta soppressione.

Questa non ostante, avrà ella di che puntellarsi onde garantire la sua libertà d'azione nell'uso di qualunque trasporto le si voglia contestare.

**PRESIDENTE.** Il deputato Sineo ha la parola.

**SINEO.** Le parole dell'onorevole ministro mi sembrano aver rischiarata molto la questione. Egli riconosce che col l'articolo 4 non si è voluto derogare all'articolo 6 del capitolato.

Tutto consiste appunto nel vedere che non si possa abusare di quest'articolo per pretendere poi d'agire in modo contrario a ciò che prescrive l'articolo 2.

Abbandonando quindi la formola primitiva, io proporrei invece il seguente emendamento. Si aggiungano queste sole parole: *fermo stando il disposto dell'articolo 6 del capitolato.*

L'articolo 6 veramente, come ha dimostrato il ministro, è mantenuto, qualora coll'uso di questi piroscafi s'abbiano realmente nove nodi.

Quest'articolo è votato, nè credo che la Camera vorrà ritrattare la sua decisione. Così neanche può pretendere la società che si allarghi la concessione. Si mantiene precisa la convenzione ne' suoi termini; si permette bensì alla società di valersi di questi piroscafi, ma con che non si alteri la media velocità voluta dall'articolo 6 del capitolato. Per questo insisto sull'emendamento che ho poc'anzi accennato.

**BIXIO.** Io non ho avuto nè dall'onorevole Meloni-Baille, nè dal deputato Ferracciu una risposta che mi abbia persuaso.

**FERRACCIU.** Le mie nozioni io le ho attinte da marinai che conoscono la forza di quei vapori.

**BIXIO.** Ad ogni modo io rimango più sollevato da questo; perchè quando si dice che un vapore fa sette nodi, bisogna provarlo; il che si può ottenere coi metodi che si hanno di misurare il cammino; io ho dei dati più positivi. . .

*Un deputato.* Domando la parola.

**BIXIO.** Lascio questa questione da parte e passo a fare una raccomandazione al signor ministro pei lavori pubblici. I signori deputati che vogliono più specialmente la velocità ritengono bene che le società a vapore, se non hanno bacini, non potranno mai camminare, perchè, quando devono pulire un bastimento, sono obbligati a perdere dei mesi. . .

**GRIXONI.** È vero! è vero!

**BIXIO.** . . . e non c'è società in Italia talmente ricca, che possa mandare a Marsiglia i suoi bastimenti ad aspettare un secolo che vengano puliti, mentre il solo bacino che abbiamo nella nostra marina è in mano della marina militare, la quale ci tiene adesso un bastimento in riparazione, che cistará fino a chi sa quando.

Non c'è adunque nè società Rubattino, nè qualunque altra che possano mantenere questa velocità, se il Governo non destina un luogo dove possano pulirsi i bastimenti.

I signori deputati della Sardegna non guardano che un lato della questione. Capisco che si lagnino di questo stato del servizio; ma, signori, che volete che facciano le società sovvenute con dieci franchi per lega, mentre dai paesi da cui si voleva la velocità se ne pagavano persino 84?

Io, invece della velocità, lamento un altro difetto nei nostri servizi. Anche il generale Garibaldi da Caprera, osservando il movimento dei nostri vapori, diceva che non è la velocità che manca, bensì la capacità.

I signori deputati naturalmente si lagnano delle noie del lungo viaggio, e capisco che siano impazienti: ma per ottenere un buon servizio dalle società bisogna metterle in condizione di vivere, bisogna pagarle.

Quando dico questo, pare che io voglia che si profondano milioni alle società. Ma, se il Governo vuol fare il servizio della posta coi bastimenti dello Stato, non lo pagate voi?

Se volete fare la posta colla marina militare, pagherete di più; dunque, se vi costa meno, pagate almeno qualche cosa. In proporzione dei servizi che chiedete, quanto si pagava pel passato è niente; quello che si paga oggi è poco, e poi tanto più se il Governo non si mette in condizione di destinare delle località dove pulire il bastimento, la velocità che è prescritta nel contratto non la otterrete; non vi è rimedio.

Oltre di ciò, quando il materiale è piccolo, quando si danno pochi denari in anticipazione, quando si vuol fare il conto del prezzo, invece di avere 12 vapori, se ne hanno 6, ed allora che cosa succede?

Succede che i vapori partono tutti i giorni, e per conseguenza hanno le caldaie piene di sale, le macchine in continuo lavoro, e quindi le avarie ed i ritardi che si lamentano, e tutto ciò per cagione della spesa.

Insomma, per esser breve, se volete avere delle grandi velocità e dei viaggi regolari bisogna che paghiate, del resto non avrete velocità e non avrete viaggi regolari.

Signori, è cosa facile il fare dei rimproveri alle società, ma esse ve ne danno dei vostri denari, e nulla più.

**FERRACCIU.** Risponderò brevemente all'onorevole Bixio. Egli dice: voi non avete una misura certa della velocità; ora dite sei nodi ed ora sette. Benissimo: ma io faccio un argomento che non ammette replica. O i piroscafi hanno la velocità necessaria, o non l'hanno. Se l'hanno, tanto meglio; la società potrà giovarsene. Se non l'hanno, bisogna bene che li metta in istato di averla. Questa mi pare la misura più giusta.

**RICCI GIOVANNI.** Io credo che adesso versiamo in un equivoco; per me sono convinto che se i vapori, di cui col l'articolo 4 fu data facoltà alla società Rubattino di valersi, mancano della capacità prescritta dall'articolo 6, in quanto al possedere la velocità, di cui è pur parola in detto articolo 6, non vi può essere questione.

Io sono persuaso che nel computare la media semestrale dovranno aver percorso il tragitto cui saranno destinati in ragione di nove miglia per ora. Per conseguenza sarebbe dannoso l'accettare l'emendamento Sineo in tutta la sua pienezza, perchè distruggerebbe la concessione fatta alla società in ordine alla portata, giacchè l'articolo, oltre allo stabilire intorno alla velocità, determina ben anche il tonnellaggio dei bastimenti.

È impossibile di fare che il piroscavo *Italia* diventi della portata di 500 tonnellate, giacchè non lo è, quindi ciò sarebbe un distrurre perfettamente la concessione fatta. D'altronde, obbligare una società nascente a mettere a repentaglio una porzione del suo materiale, perchè non ha le dimen-



sioni di capacità stabilite dal contratto pei piroscafi di cui dovrà valersi per l'avvenire, mi pare che sarebbe un po' crudele. Quindi, ritenendo che la velocità debba essere tal quale è prescritta all'articolo 6, giacchè per questo obbligo non c'è nessunissimo bisogno dell'emendamento, lasciamo che la società si valga di questi bastimenti, sebbene non abbiano le dimensioni prescritte all'articolo precitato.

**PRESIDENTE.** Il deputato Sineo ha facoltà di parlare.

**SINEO.** Ho soddisfatto anticipatamente al desiderio dell'onorevole preopinante aggiungendo precisamente le parole le quali fanno sì che non si possa andare incontro all'inconveniente che egli ha rilevato. L'emendamento come io lo mantengo è assolutamente indispensabile, a meno che si voglia che si deroghi compiutamente all'articolo 6 del capitolato. Ma si è ripetuto da tutti che non ci si vuole derogare, dunque ci vuole una spiegazione. Del resto darò una prova della necessità del mio emendamento, alla quale l'onorevole preopinante non potrà rifiutarsi. L'articolo 6 del capitolato provvede alla capacità ed alla velocità; ora, dice l'onorevole preopinante, non possiamo costringere la società ad alienare intempestivamente delle navi che non sono della prescritta capacità. Sta bene, sia pure; ma se l'articolo 4 della legge è destinato a permettere che la società usi eccezionalmente di navi che non hanno la voluta capacità, allora stia pure come è concepito, ma spieghiamoci in modo d'evitare che l'eccezione colpisca anche la velocità.

L'onorevole preopinante, e parmi tutti gli onorevoli oratori che hanno preso parte alla discussione nel senso della legge, ci hanno tutti dichiarato che alla velocità non si voleva derogare, che la società deve mantenere la media, come è convenuto; ebbene allora diciamolo chiaramente, e non inseriamo nella legge un articolo il quale derogherebbe a questa velocità. Si deroga alla capacità quando non se ne parla; si derogherebbe anche alla velocità quando non se ne parlasse; ma alla capacità vogliamo derogare, alla velocità no; dunque, tacendo della capacità, parliamo della velocità.

L'articolo 4 sarebbe dunque nella sua prima parte così concepito:

« La società potrà valersi dei piroscafi che attualmente

possiede (denominati come nel progetto), stando fermo l'articolo 6 del capitolato in ciò che riguarda la velocità. »

**CONTI, relatore.** La Commissione, dopo maturo consiglio fra i vari suoi membri, dichiara che non crede da quest'articolo menomamente pregiudicata alcuna parte della legge, e che non può accettare l'emendamento Sineo.

**PRESIDENTE.** Metto ai voti l'emendamento Sineo, il quale consiste nel dire: « La società potrà valersi dei piroscafi che attualmente possiede (denominati come nel progetto), stando fermo l'articolo 6 del capitolato in ciò che riguarda la velocità. »

Chi l'approva, voglia alzarsi.

**SCRUGLI.** Non siamo in numero. (*Oh! oh!*)

*Voci.* Signor presidente, abbia la compiacenza di rileggere l'emendamento.

(*Il presidente rilegge l'emendamento e lo pone di nuovo ai voti.*)

**SCRUGLI.** Presidente, non siamo in numero.

(*Si fa la numerazione.*)

**PRESIDENTE.** È constatato che la Camera non è in numero; quindi non può aver luogo veruna deliberazione.

**BIXIO.** Io aveva votato in favore; ma, tornandosi a votare, io voterò contro, dopo uno schiarimento che ho avuto dall'onorevole Peruzzi.

**LEARDI.** Domando la parola.

Avverto che nell'anticamera vi sono molti deputati; si facciano chiamare, e probabilmente saremo in numero.

**PRESIDENTE.** Si son fatti chiamare, e non bastano.

La seduta è sciolta alle ore 5.

#### *Ordine del giorno per la tornata di domani:*

1° Seguito della discussione sul progetto di legge concernente il servizio postale marittimo;

2° Discussione del progetto di legge riguardante la convenzione postale colla Svizzera;

3° Discussione del progetto di legge relativo alla privativa de' sali e tabacchi.

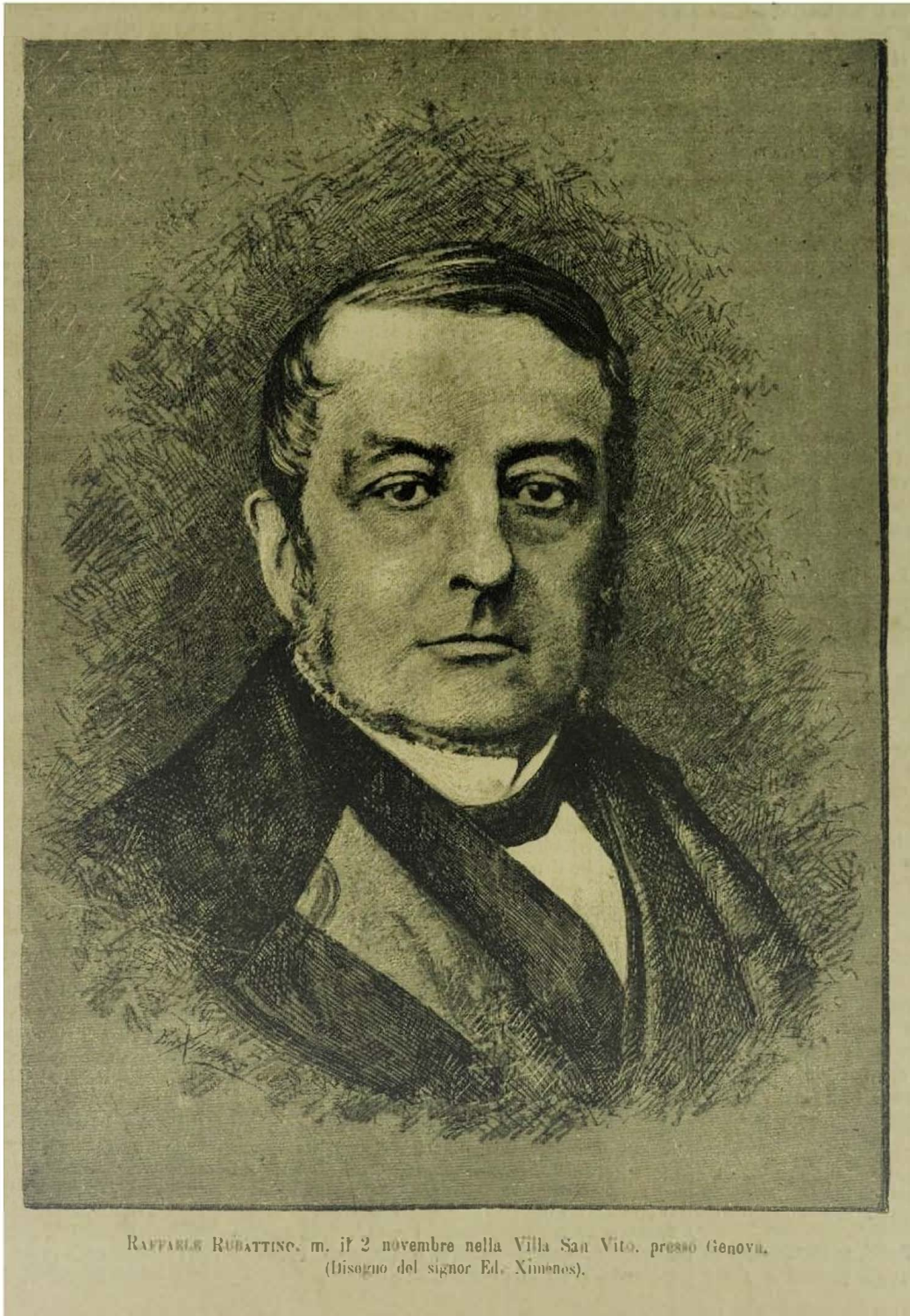


[Torna all'indice](#)

# La Compagnia Rubattino

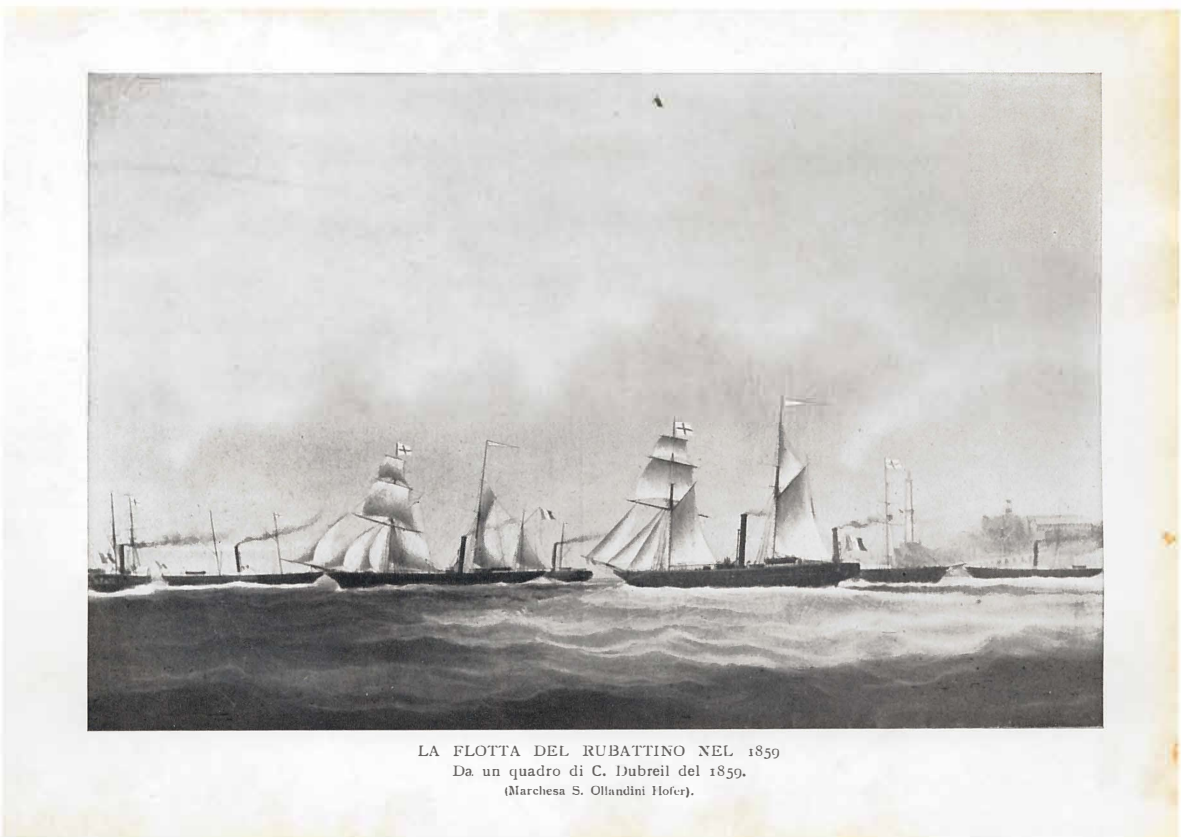


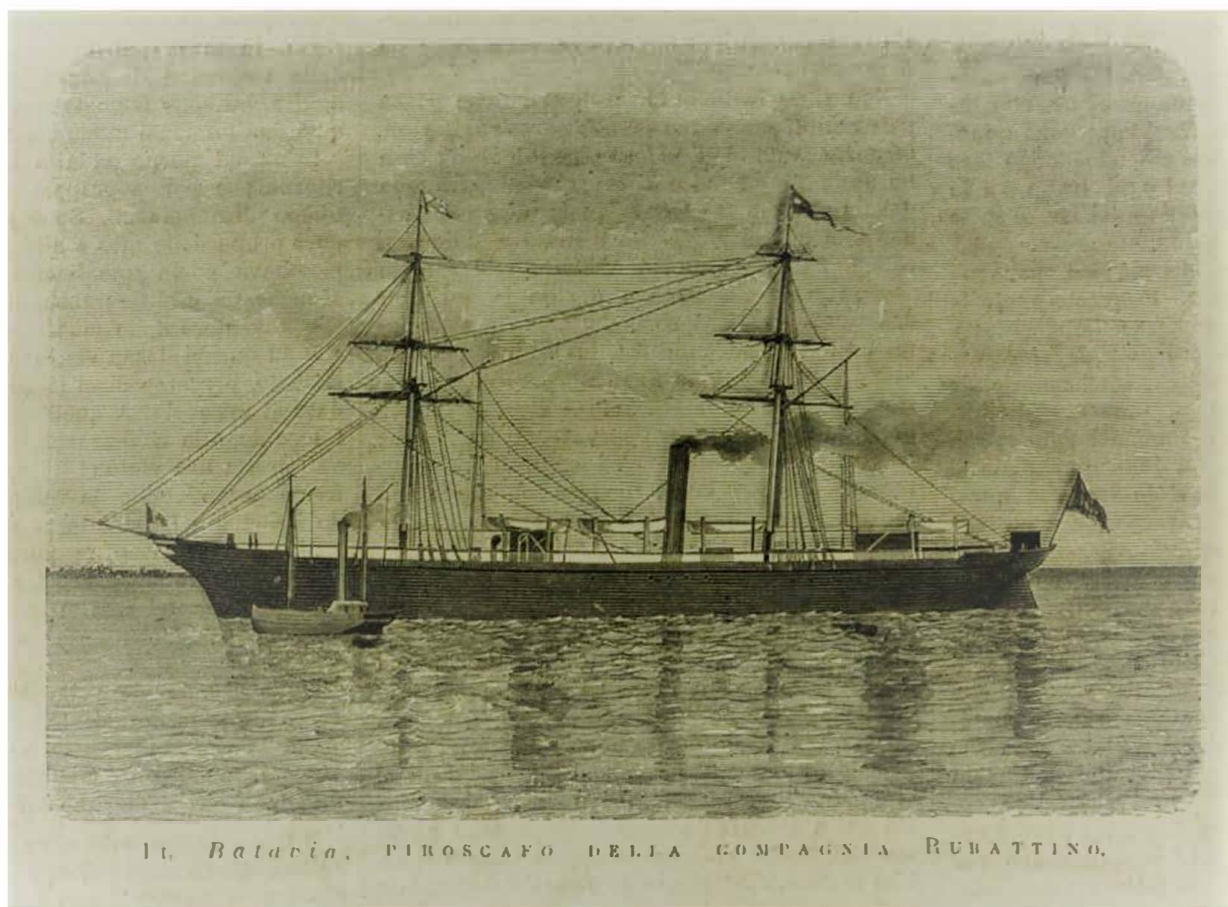
Mario Taccari, *I Florio*, Caltanissetta [etc.], Sciascia, 1967



Raffaele Rubattino

"L'Illustrazione Italiana", 20 novembre 1881





"L'Illustrazione Italiana", 2 aprile 1876



## SOCIETÀ R. RUBATTINO

Inaugurazione del Canale Marittimo di Suez  
17 NOVEMBRE 1869

Inerendo all'avviso già pubblicato, l'Amministrazione rende noto che in occasione della solenne

### APERTURA DELL'ISTMO di Suez

la quale avrà luogo il giorno 17 novembre p. v., il piroscafo ben conosciuto

#### ITALIA

verrà destinato ad eseguire un viaggio speciale onde offrire agli amatori la possibilità di assistere a quella solennità.

Il piroscafo partirà da *Genova* il giorno 6 novembre alle ore 8 pomeridiane. Da *Livorno* il 7 alle 3 pomeridiane. Da *Napoli* il 9 alle 10 antimeridiane. Da *Messina* il 10 a mezzodi. Arriverà in *Alessandria* il 14, ripartirà il 15 per essere il giorno 16 novembre a *Port-Said*, daddove proseguirà il 17 per *Suez* traversando il Canale, fermandosi ad *Ismailia*, seguendo in tutto il programma fissato dalla COMPAGNIA UNIVERSALE DELL'ISTMO per le feste che avranno luogo in quella località.

Ripartirà il 20 da *Suez* per *Ismailia*, *Port-Said*, *Alessandria*, ove si fermerà sino al giorno 24, onde permettere ai passeggeri che lo bramassero, di visitare il *Cairo* ed il resto dell'*Egitto*.

Da *Alessandria* ritornerà a *Genova* toccando *Messina*, *Napoli* e *Livorno*, come nell'andata.

#### Prezzi di andata e ritorno.

	1.a classe	2.a classe
Da <i>Genova</i>	L. 750 in oro	L. 600 in oro
» <i>Livorno</i>	» 750 »	» 600 »
» <i>Napoli</i>	» 700 »	» 550 »
» <i>Messina</i>	» 700 »	» 550 »

#### Condizioni del viaggio.

I passeggeri avranno diritto ad avere letto e soggiorno a bordo per tutto il tempo del viaggio fino al ritorno nel porto daddove sono partiti.

Hanno diritto in tutto questo periodo al trattamento di tavola della classe per cui sono iscritti. Non avranno però diritto ad indennità qualora talvolta non credessero di profittarne. Il numero dei passeggeri è limitato a 50 per la prima classe e 50 per la seconda. I biglietti di passaggio saranno personali e non potranno essere ceduti a terzi. Ogni passeggero ha diritto ad un bagaglio di effetti d'uso fino a 100 chilogrammi.

Le domande d'iscrizione dovranno essere indirizzate per lettera alla direzione in *Genova*, ed anche agli agenti della Società, cioè:

In *Firenze*, al signor Coriolano Cecconi.  
In *Torino*, al signor C. A. Ratti.  
In *Milano*, al signor Innocente Mangili.

In *Livorno*, al signor Salvatore Palau.  
In *Napoli*, al signor G. Bonnet e F. Perret.  
In *Messina*, al signor V. J. F. Verbeke e figli.

La domanda dovrà essere accompagnata da una somma corrispondente al terzo del prezzo dei posti di cui si richiede l'iscrizione, e gli altri due terzi saranno pagati ritirando il biglietto d'imbarco al luogo di partenza. La Società assegnerà i posti a misura e secondo l'ordine e le date delle richieste ricevute.

Quei passeggeri che desiderassero fermarsi in *Egitto* oltre il 24 novembre, avranno facoltà di ritorno sui vapori della Società che partono da *Alessandria* il 7, 17, 27 d'ogni mese, mediante un supplemento di lire cento facendone pervenire analoga dichiarazione, prima di quel giorno, ai signori Barker e C., agenti della Società in *Alessandria*.

L'amministrazione si riserva di disporre la partenza d'un altro vapore e di eguale portata, il

#### CAPRERA

qualora entro il 15 ottobre sia pervenuto all'amministrazione un competente numero di domande.

L'itinerario e le condizioni di questo viaggio saranno in tal caso eguali a quelle del vapore *Italia*.

"L'economista d'Italia", 9 ottobre 1869

## Un viaggio di Garibaldi verso Caprera sul piroscafo *Sardegna*

*Genova*, 19 dicembre. — Ci scrivono :

Il generale Garibaldi s' imbarca domattina a *Livorno* sul piroscafo *Sardegna* della Compagnia Rubattino che salpa questa sera per *Livorno*, e che fa la sua rotta naturale a *Bastia*, *Maddalena* ed isola di *Sardegna*.

Riferisco senza guarentire che il cav. Rubattino aveva destinato di mettere a disposizione del Generale il piccolo vapore *Tortoli* (quello stesso che avevalo trasportato in *Sicilia* dopo *Saravico*), ma che essendo poi stato a questi osservato che imbarcandosi su di un leguo *ad hoc* avrebbe potuto generare qualche apprensione sulla destinazione del medesimo e produrre qualche agitazione in alcuna parte del Regno, si sarebbe deciso d'imbarcarsi sul piroscafo della linea suaccennata. Ma fatto è che il generale Garibaldi si trasferisce realmente a *Caprera* con pochi de'suoi, e che ivi potrà godere di un po' di quella tranquillità che gli fu negata alla *Spezia* ed a *Pisa*, ove era stato posto in vero stato d'assedio da varie generazioni di persone, dagli amici cordiali agli amici *interessati*, e giù giù fino alla lunga stucchevolissima schiera dei vanitosi di tutti i paesi.

A. B.

"Gazzetta del Popolo", 21 dicembre 1862

# SOCIETÀ RUBATTINO

SERVIZIO POSTALE ITALIANO.

— 3 —  
 PARTENZE REGOLARI PER LA LINEA  
 DELLE INDIE E DELL' EGITTO.

— — —  
 DA LIVORNO.

Per **BOMBAY** (*via del Canale di Suez*), il 25 di ciascun mese a 5 ore di sera toccando *Napoli, Messina, Porto Saïd e Aden.*

Per **ALESSANDRIA** (*Egitto*), il 6, 16, 26 di ciascun mese a 5 ore di sera, toccando *Napoli e Messina.*

— 3 —  
 LINEE DEL MEDITERRANEO.

Per **TUNISI**, tutti i **Martedì** a 11 ore di sera toccando *Cagliari.*

Per **CAGLIARI**, tutti i **Martedì** a 11 ore di sera e tutti i **Venerdì** a 2 ore di sera (Il Piroscalo che parte il **Venerdì** tocca anche *Terranova e Tortoli.*)

Per **PORTOTORRES**, tutti i **Giovedì** a 2 ore di sera, e tutte le **Domeniche** a 9 ore di mattina (nella **Domenica** il Piroscalo tocca anche la **MADDALENA**).

Per **BASTIA**, tutte le **Domeniche** a 9 ore di mattina.

Per **GENOVA**, tutti i **Lunedì, Mercoledì, Giovedì** e **Sabato** a 11 ore di sera.

Per **PORTO-FERRAIO**, toccando *Piombino*, tutte le **Domeniche** a 10 ore di mattina.

Per l'**ARCIPELAGO TOSCANO** (*Gorgona, Capraia, Porto-Ferraio, Pianosa, Giglio, e San Stefano*) tutti i **Mercoledì** a 8 ore di mattina.

*Indirizzarsi tanto per l'imbarco che per le notizie:*

A **Genova**, alla **DIREZIONE**; a **Livorno**, al Sig. **SALVATORE PALAU**; a **Firenze**, al Sig. **CECCONI Piazza della Signoria.**

"L'Economista d'Italia", 9 luglio 1871





## TORNATA DEL 12 MARZO 1862

PRESIDENZA DEL CAVALIERE ANDREUCCI, VICE-PRESIDENTE.

**SOMMARIO.** Domanda del deputato Gallenga per far un'interpellanza politica al Ministero -- Obbiezioni del deputato Boggio — Cenno del ministro Depretis, e osservazioni dei deputati Michelini e Mandoj-Albanese — Si rinvia. = Seguito della discussione del disegno di legge per un servizio postale marittimo — Approvazione dell'articolo 25 proposto dal deputato Ricci Giovanni al quaderno d'onori Rubattino — Osservazioni dei deputati Ricci Giovanni, Greco Antonio e Castellano sull'articolo 1° del quaderno d'onori Accossato — Spiegazioni e dichiarazioni del deputato Conti, relatore, e del ministro per i lavori pubblici — La prima parte dell'articolo è approvata — Approvazione di articoli aggiunti — Articolo 25 di aggiunta del deputato Ricci Giovanni — Parlano il ministro ed i deputati Conti, relatore, Valerio, Lacaita, Bixio, Castellano e Castagnola — È approvato emendato — Domande del deputato Valerio, e schiarimenti del deputato Peruzzi — Istanze per approdi, del deputato Majorana Benedetto — Si approvano i due articoli dello schema. = Approvazione dell'articolo per la convenzione postale svizzera = Il deputato Gallenga ripete la sua domanda per un'interpellanza sul programma del Ministero — Risposta del presidente del Consiglio — Sul giorno da stabilirsi fanno osservazioni o proposte i deputati Lanza Giovanni, La Farina, Lazzaro, Greco Antonio, Sanguinetti, Chiaves, Minghetti e Michelini — Si fissa il giorno di lunedì prossimo. = votazione ed approvazione dei due disegni di legge sopra accennati.

La seduta è aperta all'una e mezzo pomeridiane.

**TENCA**, segretario, dà lettura del processo verbale della tornata precedente, il quale è approvato.

**MASSARI**, segretario, espone il seguente sunto di petizioni:

8059. Rizzuti Teresina vedova, da Policastro, domanda una indennizzazione per i danni sofferti a causa dell'incendio dato alla di lei casa, nel combattere il brigantaggio, dalle truppe nazionali.

8060. Il Consiglio comunale di Ravanusa, provincia e circondario di Girgenti, rivolge istanza diretta a ottenere la soppressione definitiva delle decime ecclesiastiche che gravano tuttora sopra quella popolazione.

8061. La Giunta municipale di Badia Tedalda, compartimento di Arezzo, prega la Camera a respingere la domanda sporta dalla comunità di Pieve Santo Stefano, per ottenere l'aggregazione del comune di Badia, il quale reclama la sua autonomia.

8062. La Giunta municipale di Parma domanda che la legge relativa alla soppressione delle comunità ed ordini religiosi venga sollecitamente estesa a quella provincia.

8063. Richetta Paolo, di Torino, già sellaio nel quarto squadrone cavalleggieri di Sardegna, domanda la medaglia alla quale fu proposto, oppure una gratificazione, per aver cooperato, col rischio della propria vita, a sedare una sommossa popolare in Tempio nel dicembre del 1851.

8064. La Commissione di beneficenza del comune di Bitonto, provincia di Terra di Bari, in vista delle ristrettezze finanziarie di quel pio luogo, presenta un progetto di miglioramento ed invoca gli aiuti pecuniari necessari al compimento di esso.

8065. Trecento ottantuno cittadini di Bricherasio, circondario di Pinerolo, provincia di Torino, nel rappresentare i

danni incalcolabili prodotti dalla malattia delle viti che dal 1851 colpisce quel territorio, domandano la riduzione alla metà dell'attuale allibramento, o quanto meno un sussidio equivalente.

### ATTI DIVERSI.

**SALVAGNOLI.** Pregherei la Camera a voler dichiarare l'invio della petizione 8061, la quale tratta di circoscrizione territoriale, al ministro dell'interno perchè la prenda in considerazione quando ne verrà l'occasione.

**PRESIDENTE.** Non può essere decretato dalla Camera l'invio al Ministero se prima non sia riferito sulla petizione stessa.

**SALVAGNOLI.** Allora domanderei che fosse dichiarata d'urgenza.

(È dichiarata d'urgenza.)

**LACAITA.** Prego la Camera a voler dichiarare l'urgenza della petizione 8064, colla quale la Commissione di beneficenza della città di Bitonto, esponendo le povere condizioni nelle quali si trova lo spedale di quella città, chiede dei provvedimenti per poter sopperire ai bisogni urgenti di quel pio istituto.

(L'urgenza è ammessa.)

**BRIGNONE.** Prego la Camera di voler dichiarare d'urgenza la petizione 8065, del comune di Bricherasio, il quale implora una diminuzione d'imposta pel grave danno della crittogama che da undici anni continui ha distrutto ogni prodotto dei suoi vigneti, colla maggior parte delle viti, principal raccolto di quel territorio, e per l'atrofia che da cinque anni ha pure grandemente diminuito, per non dire reso

**MICHELINI.** Io credo che Ministero e Camera abbiano il diritto, e siano anche impazienti di provocare una quistione che direi *ministeriale*.

Il Ministero deve sapere sino a qual segno esso possa far fondamento sull'appoggio della Camera; per altra parte questa deve conoscere gl'intendimenti del Ministero in modo più specifico che non li conosca attualmente.

Se non che, per non moltiplicare gli enti senza necessità, cioè per non moltiplicare inutilmente le nostre discussioni, io prego la Camera di avvertire che la quistione ministeriale sarà posta in campo allorchè il Governo ci domanderà la facoltà provvisoria di esigere le imposte e di pagare i debiti dello Stato.

Siamo alla metà del mese di marzo, ed alla fine di esso il Governo non avrà più diritto di esigere le imposte. Perciò il Governo deve fra pochi giorni presentarci il progetto di legge relativo a tale esazione.

Sicuramente, quando saremo ridotti a quelle strette, nessuno fra gli oppositori negherà al Governo i fondi assolutamente necessari per l'andamento della cosa pubblica. Ma la quistione ministeriale potrà farsi consistere nel tempo per cui si concede l'autorizzazione di esigere i tributi. Così coloro che appoggeranno il Ministero potranno votare il termine di tre mesi; gli oppositori proporranno un mese o due. Questo si è fatto parecchie volte in altri Parlamenti.

Quindi mi pare che l'onorevole Gallenga potrebbe differire la sua interpellanza al tempo in cui verrà in discussione il progetto di legge di autorizzazione provvisoria di esigere le imposte.

**MANDOJ-ALBANESE.** Alle ragioni state addotte dall'egregio Michelini io aggiungo un'altra considerazione: gli è che molti de' miei conterranei, non sapendo che in quest'aula si dovesse trattare una questione così grave, quale è quella di un'altra crisi ministeriale, sono assenti.

Per conseguenza io sono d'avviso di accordare il tempo necessario perchè i miei concittadini deputati possano essere informati della grave questione che qui si dovrà in breve agitare, questione gravissima donde dipende la salute del paese e l'avvenire dell'Italia nostra.

**PRESIDENTE.** Parmi che le dichiarazioni del ministro dei lavori pubblici non dispensino dal bisogno di sentire quello che potrà dire in proposito il presidente del Consiglio, per ciò che spetta al rispondere in genere alle interpellanze che gli si vogliono fare, e quanto al tempo che reputa a ciò opportuno. Io credo quindi sia meglio differire questa deliberazione a quando sarà presente il presidente del Consiglio, il quale forse interverrà alla presente tornata, ed anche a quando la Camera possa trovarsi in numero maggiore, perchè, sebbene si tratti di cosa semplicemente ordinatoria, pure non manca di gravità.

Io credo quindi che si debba passare alla discussione delle materie che si trovano all'ordine del giorno.

#### SEGUITO DELLA DISCUSSIONE E ADOZIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PER LA CONCESSIONE DEL SERVIZIO POSTALE NEL MEDITERRANEO E NELL'ADRIATICO.

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge concernente il servizio postale marittimo nel Mediterraneo e nell'Adriatico.

Era in deliberazione l'articolo 4, e segnatamente un emen-

damento del deputato Sineo, il quale dichiara ora che, limitandosi a prendere atto delle dichiarazioni ministeriali favorevoli al voto da lui espresso, che il Ministero ponga ogni cura nel rendere più agevoli, più frequenti, più regolari e più celeri le comunicazioni della Sardegna colle altre parti d'Italia, ritira il suo emendamento.

Così essendo, rimane l'articolo 4 nel suo primo tenore.

**CONTI, relatore.** Domando la parola.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare.

**CONTI, relatore.** L'onorevole Ricci proponeva nella precedente tornata di aggiungere dopo l'articolo 23, il quale è l'ultimo del presente quaderno d'onori, un nuovo articolo in cui fosse contenuta la sanzione penale sicura e rigorosa, che è necessaria ad assicurare l'adempimento di quanto prescrive l'articolo 24.

La vostra Commissione, d'accordo coll'onorevole ministro e coi concessionari, adottò la seguente compilazione:

« Art. 26. Oltre la risoluzione del contratto nel caso contemplato dall'articolo 24, la società sarà non solo tenuta all'indennizzo di tutti i danni che per questo fatto possono derivare allo Stato, ma il Governo potrà anche, senza obbligo di giudiziale diffidamento, procedere immediatamente al sequestro di tutto il materiale e continuare il servizio a tutto rischio e pericolo dei concessionari. »

Questo così rimane l'ultimo articolo della legge.

**DEPRETIS, ministro dei lavori pubblici.** La Camera ha sempre osservato la consuetudine che l'ordine numerico degli articoli rimanesse una questione riservata, ed io vorrei che a questa consuetudine ci attenissimo anche in questa circostanza.

Per la razionale distribuzione delle diverse disposizioni della legge, l'articolo 23 naturalmente dovrebbe essere l'ultimo, e portare il numero 26; e l'aggiunta che io ho accettata di buon grado, perchè più favorevole agli interessi dello Stato, quest'aggiunta, che si trova accettata da tutti, vorrei che diventasse l'articolo 25.

**PRESIDENTE.** Secondo i precedenti, questo che si propone per articolo supplementare s'intenderà avere il numero 25, e quello che era 25 prenderà il numero 26, il numero ultimo del progetto.

L'articolo proposto è del seguente tenore:

« Oltre la risoluzione del contratto nel caso contemplato dall'articolo 24, la società non solo sarà tenuta all'indennizzo di tutti i danni che per questo fatto possono derivare allo Stato, ma il Governo potrà anche, senza obbligo di giudiziale diffidamento, procedere immediatamente al sequestro di tutto il materiale e continuare il servizio a tutto rischio e pericolo dei concessionari. »

Se non vi è opposizione, questo articolo 25 si intenderà approvato.

(È approvato.)

Torneremo ora alla convenzione Rubattino e all'articolo 4, che è così concepito:

« La società potrà valersi dei piroscafi che attualmente possiede: *Italia, Sardegna, San Giorgio, Moncenisio e Cagliari.* »

« Questi due ultimi però non saranno ammessi se non pel servizio delle coste e da Terranova a Napoli, tostochè la società avrà in pronto il nuovo materiale di cui è in obbligo di provvedersi a termini della presente convenzione.

« Le è però concesso di valersene come materiale di riserva in casi straordinari ed eccezionali. »

(È approvato, e lo sono del pari, senza discussione, i tre articoli seguenti):

« ART. 5. Il Governo avrà in ogni tempo la facoltà di ridurre il numero dei viaggi stabiliti nell'articolo 1 del capitolato, dandone avviso alla società un anno avanti.

« Queste riduzioni però non potranno comprendere una quantità di leghe marine superiore di un terzo al numero totale delle leghe che, a norma dell'articolo 1 del capitolato, i piroscafi della società hanno a percorrere, nè la società avrà diritto ad indennità o compenso di sorta.

« ART. 6. Tutti gli atti per acquisto del materiale necessario al servizio saranno esenti dal diritto d'insinuazione, come pure quelli per l'oppignoramento.

« Qualora per condizioni straordinarie di cose il prezzo dei litantraci che hanno il medesimo potere calorifico di quelli di Newcastle e di Cardiff si elevasse nel porto di Genova oltre lire 50 per tonnellata, l'eccedenza da lire 50 a lire 60 sarà rimborsata per metà dallo Stato; oltre le lire 60 l'eccedenza sarà rimborsata per intero.

« Quando la società fosse obbligata, per mancanza o scarsità d'altro carbone, di usare ligniti del paese, il di più del carico che ne risulterebbe pel bastimento a fine d'imbarcare il combustibile necessario sarà considerato come merce della classe infima, e sarà compensato dal Governo per il nolo relativo ad un terzo del suo peso.

« ART. 7. La presente convenzione non sarà obbligatoria pel Governo se non dopo che sarà stata approvata per legge.

« Tuttavia, stante l'urgenza dei servizi in essa contemplati, la convenzione avrà intanto la sua esecuzione, e qualora non ottenesse l'approvazione del Parlamento, si avrà per non avvenuta, e la società concessionaria avrà diritto ad un'indennità che sarà fissata a giudizio di periti, tenute a calcolo le spese che la medesima avrà incontrato. »

Così è esaurita la convenzione Rubattino.

**CONTI, relatore.** Adesso sarebbe bene che si leggesse il quaderno d'oneri annesso alla convenzione Accossato.

**PRESIDENTE.** « *Quaderno d'oneri per la concessione del servizio postale e commerciale nel Mediterraneo e nell'Adriatico (convenzione Accossato).* — ART. 1. Il servizio di cui la società dovrà assumere l'esercizio sarà regolato come segue:

« a) Tre viaggi celeri settimanali tra Genova e Napoli con approdo a Livorno, da eseguirsi con battelli a ruote della portata non minore di 600 tonnellate, misura di costruzione, ed aventi una velocità minima di 10 1/2 nodi all'ora durante il tragitto;

« b) Tre viaggi tra Genova e Napoli, con approdo a Livorno, da eseguirsi con battelli a ruote di 450 tonnellate almeno... »

**CONTI, relatore.** Abbiamo l'altro giorno stabilito la portata in tonnellate, misura da costruttore. Si è fatto così per la convenzione Rubattino; è necessario di fare anche così per quella Accossato.

Si direbbe quindi: di 450 tonnellate almeno, misura da costruttore.

**PRESIDENTE.** Questa variazione verrà aggiunta in tutti. Rileggo:

« ART. 1. Il servizio di cui la società dovrà assumere l'esercizio sarà regolato come segue:

« a) Tre viaggi celeri settimanali tra Genova e Napoli, con approdo a Livorno, da eseguirsi con battelli a ruote della portata almeno di 600 tonnellate, misura di costruttore, ed aventi una velocità minima di 10 1/2 nodi all'ora durante il tragitto;

« b) Tre viaggi settimanali tra Genova e Napoli, con approdo a Livorno, da eseguirsi con battelli a ruote di 450 tonnellate almeno, misura di costruttore, ed aventi la velocità minima di 9 nodi all'ora durante il viaggio;

« c) Un viaggio settimanale da Napoli ad Ancona, ovvero da Messina o Catania ad Ancona, a giudizio del Governo, da farsi con battelli di 550 tonnellate almeno, misura di costruttore, della velocità minima di 9 nodi all'ora durante il viaggio, con approdo a Paola, Pizzo, Messina, Reggio, Catania, Cotrone, Taranto, Gallipoli, Corfù, Bari e Molfetta, Paola, Pizzo, Messina, Reggio, Catania, Corfù, Brindisi, Bari e Manfredonia alternativamente. »

**RICCI GIOVANNI.** Domando la parola.

**CONTI, relatore.** L'articolo non è ancora finito.

**PRESIDENTE.** Non importa, poichè la discussione può intavolarsi sui tre primi paragrafi.

**CASTELLANO.** Domando la parola.

**PRESIDENTE.** La parola spetta al deputato Ricci Giovanni.

**RICCI GIOVANNI.** Trovo detto al paragrafo a) che vi saranno tre viaggi settimanali tra Genova e Napoli, con approdo a Livorno. Io proporrei che almeno due fossero viaggi diretti.

**CONTI, relatore.** Domando la parola.

**RICCI GIOVANNI.** L'importanza del servizio postale anzitutto lo richiede. Abbiamo sulla linea d'Italia la concorrenza delle *Messaggerie imperiali*, che generalmente vi destinano bastimenti di grande velocità. Quindi, se in ogni circostanza noi dovremo far approdare i nostri battelli a vapore a Livorno, io credo d'essere moderatissimo nel dire che s'impiegheranno nel tragitto cinque o sei ore di più di quello che si farebbe se direttamente partissero da Genova per Napoli, e viceversa.

Nell'inverno poi, ed in circostanze di tempi più anormali, è probabilissimo che questa differenza raggiunga invece il doppio ed il triplo.

Ognuno sa che il battello postale di capacità e vaglia, come è prescritto dal *quaderno d'oneri*, potrà regolarissimamente compiere i suoi viaggi, qualora questi fossero diretti, mentre in molte circostanze ne sarà d'assai protratta la durata del viaggio, ove venga obbligato ad approdare a Livorno.

In quel caso che cosa faremo? Avremo la nostra corrispondenza la quale dovrà rimanere oziosa cinque o sei ore regolarmente, mezza giornata e 24 ore nell'inverno probabilmente in Livorno.

Pare a me che l'importanza di questo servizio postale sia tale da richiedere che almeno nei giorni in cui combinano le partenze del postale francese vi fosse ugualmente una partenza diretta.

Io quindi non faccio una formale proposta; ho accennato questa idea onde il ministro e la Commissione pongano mente che sarebbe conveniente che almeno uno o due viaggi alla settimana fossero diretti.

**PRESIDENTE.** Il deputato Greco si propone di parlare sullo stesso argomento?

**GRECO ANTONIO.** Nossignore. Io intendo parlare sul paragrafo c).

**BIXIO.** Ed io intendo di parlare sulla lettera c).

**PRESIDENTE.** Allora permetterà che dia la parola al deputato Coati.

**CONTI, relatore.** Signori, la vostra Commissione, più di ogni altro, è convinta della convenienza che vi sarebbe nel fare che questi servizi mettano in comunicazione il più che sia possibile direttamente le varie parti d'Italia, e se voi osserverete attentamente le varie modificazioni che la Commissione ha introdotte nelle varie parti di questa legge, troverete che il suo concetto predominante fu precisamente questo. Ma per far sì che qualcheduno cammini, bisogna pur cominciare a

dargli di che mangiare perchè viva; non si potrebbe negarli alimenti e poi pretendere che corra.

Queste linee pure hanno bisogno di essere alimentate con ragionevole guadagno, altrimenti non camminano.

Ora voi intendete certamente come uno scalo così prospero in fatto di commercio, qual è quello di Livorno, sul quale mi astengo dal farvi altre parole, perchè credo la cosa evidente a tutti, voi troverete, dico, essere conveniente che a questo scalo approdino i piroscafi della società acciò possa ricavarne i molti vantaggi che colà l'attendono, e possa così avere la forza di percorrere il resto del cammino.

Questo bisogno di comunicazioni dirette l'ha sentito, io diceva, la Commissione quant'altri mai; ma aggiungerò che non bisogna poi esagerare il concetto per quanto sia ragionevole.

Vi sono delle parti d'Italia le quali, se non si mettono in comunicazione per questa via, non possono farlo altrimenti. Da Livorno come si può andare prestamente a Napoli? Livorno ha veramente bisogno di piroscafi, i quali vengano periodicamente a prendere le sue merci, i suoi passeggeri; tutta questa massa d'interessi commerciali evidentemente non si può lasciare da parte.

Io pertanto, non preoccupandomi solamente dell'interesse postale, ma moltissimo eziandio dell'interesse generale del regno, prego la Camera a voler mantenere quest'alinea come fu compilato dal Ministero e accettato dalla Commissione.

**PRESIDENTE.** Il deputato Bixio ha la parola sulla lettera a).

**BIXIO.** Ho due cose a dire: sulla velocità e sull'importanza d'un viaggio o due diretti da Genova a Napoli.

Quanto alla velocità io mi aspetto due miracoli, e il primo si è che la società stia in piedi; il che sarà difficile, dovendo fare dieci miglia e mezzo all'ora per viaggio, velocità che non trovo neanche nell'*Himalaja*, neanche nell'*Yacht della regina*; insomma, in nessun bastimento dell'intera flotta inglese.

Quanto poi al fatto che uno dei porti principali d'Italia, quale si è quello di Napoli, abbia o non abbia ad essere messo direttamente in comunicazione colle città più importanti d'Italia stessa, dirò che il pretendere che tutte le volte nei viaggi si abbia a deviare dalla strada diretta per toccare a Livorno, mentre Genova e Livorno sono a poca distanza, e saranno presto in comunicazione fra loro per mezzo delle strade ferrate, e lo sono continuamente per i vapori, con buona venia dell'onorevole Conti è cosa che non si può ammettere; onde, per quanto io sia disposto ad arrendermi a tutte le sue ragioni, non posso a meno d'insistere sulla proposta dell'onorevole Ricci, che almeno una volta per settimana ci sia un viaggio diretto per Napoli.

Quanto alla velocità, ripeto, io non faccio proposte di sorta. Per 40 franchi per lega io certo non intraprenderei quella linea diretta. Non citerò cifre, perchè sarebbero inutili, non sembrandomi la Commissione guari disposta ad ascoltarle.

**PRESIDENTE.** Faccio osservare al deputato Bixio che il signor Ricci non ha fatto una proposta, ma si è limitato ad un'osservazione.

**DEPRETIS, ministro per i lavori pubblici.** Io vorrei che l'onorevole Ricci si accontentasse questa volta di una mia dichiarazione.

L'articolo 2 della convenzione dà facoltà al ministro di sopprimere degli approdi, di stabilirne dei nuovi, quando l'interesse del servizio e del paese lo richieggono. Io dichiaro, e ne assicuro l'onorevole Ricci, che non esiterò a sopprimere

l'approdo intermedio di cui parla. Se potrò persuadermi dell'utilità, della necessità di stabilire una corsa diretta tra Genova e Napoli, mi affretterò d'introdurre questa modificazione nelle corse stabilite dalla convenzione Accossato almeno nei limiti di una corsa la settimana, come l'onorevole Ricci desidera.

Vorrei che in questa circostanza l'onorevole Ricci si contentasse di questa dichiarazione del ministro.

**RICCI GIOVANNI.** Io non farò altro che prender atto di questa dichiarazione del signor ministro, persuaso che un coscienzioso esame lo persuaderà della necessità assoluta di stabilire almeno una volta la settimana un viaggio celere diretto.

**PRESIDENTE.** Il deputato Greco (Antonio) ha la parola.

**GRECO ANTONIO.** Ai tempi del Governo borbonico erano stabiliti alcuni vapori che facevano de' viaggi da Napoli a Brindisi, toccando Messina, Reggio, Catanzaro e Cotrone, e quindi si fermavano a Brindisi.

Nel progetto di legge che è in discussione io trovo una linea che fa gli stessi viaggi, ma non vi trovo menzionata la linea Catanzaro, capoluogo della provincia. . . .

**CONTI, relatore.** Domando la parola.

**GRECO ANTONIO.** . . . sede della divisione militare, della Corte d'appello e di altre amministrazioni centrali.

Finora si sono fatte molte promesse, ma disgraziatamente si è ottenuto poco. Non vorrei che le Calabrie abbiano meno di ciò che avevano sotto un Governo che esse stesse hanno esautorato.

Si dice che i vapori è mestiere che tocchino quei luoghi dove sono dei porti, ma in quelle provincie ne siamo interamente privi, ed anche i luoghi assegnati dal Governo per l'approdo non hanno dei porti. Non saprei comprendere come Catanzaro, città più importante delle Calabrie, non possa e non debba avere quel vantaggio che avea sotto il Governo borbonico; quindi pregherei la Commissione e il signor ministro di consentire che nel terzo alinea, dove tratta dei viaggi da Napoli a Messina ad Ancona con approdo a Paola, Pizzo, Messina, Brindisi, Bari e Manfredonia, si aggiunga: « ed a Catanzaro, Cotrone, Gallipoli, Corfù, Bari e Molfetta alternativamente. »

Faccio notare che, come si fa in tutti i luoghi che non hanno porti quando il mare è tempestoso, si potrà fare lo stesso anche a Catanzaro, dove disgraziatamente non si è potuto avere neppure quella *botte d'ormeggio* che era stata decretata da molto tempo e per la quale si erano intrapresi dei lavori. Anche per questa parte io pregherei istantemente il signor ministro di voler sollecitare i lavori, chè così si faciliterebbe meglio l'approdo in un luogo che interessa non le Calabrie soltanto, nè il solo commercio, ma anche lo Stato intero.

**PRESIDENTE.** La parola spetta al signor relatore.

**CONTI, relatore.** La Commissione non ha creduto di dover giudicare sugli approdi che possono trovarsi lungo le coste. Essa, pur troppo, conosce, ed il Ministero lo disse alla Camera in molte occasioni, che le coste italiane sono sgraziatamente malissimo provviste di porti, ed è per ciò che credette e crede sia cosa molto imprudente lo stabilire per legge l'obbligo di approdare in luoghi nei quali la Camera, votando l'articolo, non saprebbe se realmente potessero entrare i piroscafi.

Questo non lo diciamo già per respingere la proposta dell'onorevole Greco per Catanzaro, ma soltanto per dar conoscenza alla Camera della norma generale seguita in questo proposito dalla Commissione nel presente quaderno d'o-

neri, norma che fu adottata nel suo seno dopo lunga discussione, affine di non includere nella legge altri porti oltre i tre che sono stazioni terminali di strade ferrate.

Fu solo per ciò che la Commissione, abbenchè avesse ricevuto notizie molto particolareggiate riguardo all'importante rada di Riposto-Giarre, ha creduto di non doverla accennare nel testo della legge e limitarsi a farne oggetto di raccomandazione al Ministero nella relazione.

La Commissione crede di doversi mantenere nella stessa sentenza anche per Catanzaro e per qualunque altro dei porti italiani che trovassero in quest'Assemblea dei difensori. Per qualunque di essi non accetta pertanto che raccomandazioni al Ministero, il quale vedrà poi di mano in mano che questi porti daranno, per le migliorate condizioni, facile e sicuro ricovero ai piroscafi della società, vedrà, dico, di stabilirvi un approdo quando lo creda utile, conveniente e non pregiudizievole all'andamento generale del servizio.

**DEPRETIS, ministro pei lavori pubblici.** Risponderò una parola all'onorevole Greco.

Siccome l'onorevole Greco mi aveva manifestato privatamente il desiderio che si stabilisse nella sua provincia un approdo alla spiaggia di Catanzaro, io non ho mancato di interrogare l'amministrazione delle poste, ed i riscontri che mi vennero dati sono tali che spero di poter soddisfare il desiderio dell'onorevole deputato e di quelle popolazioni.

Non credo dunque che ci sarà ostacolo a che sia stabilito un approdo anche a Catanzaro, e l'onorevole Greco può esserne tranquillo.

Quanto ai lavori di cui egli ha fatto cenno, io non potrei attualmente dargliene conto; solamente gli prometto che ne prenderò notizia, e che, se saranno in ritardo, provvederò perchè siano sollecitati.

**PRESIDENTE.** Il deputato Greco ha facoltà di parlare.

**GRECO ANTONIO.** Ringrazio il signor ministro delle dichiarazioni fatte, delle quali io prendo atto, e lo prego istantemente di dar opera perchè questo giustissimo desiderio di quella provincia venga soddisfatto.

**PRESIDENTE.** Il deputato Castellano ha facoltà di parlare.

**CASTELLANO.** Dalla Giunta provvisoria di commercio di Napoli, alla quale appartengo, ho raccomandazione espressa di richiamare la sollecitudine della Camera sulla redazione dell'alinea distinto colla lettera c) dell'articolo 1° di questo quaderno d'oneri. In esso si stabilisce che un viaggio settimanale sarà fatto *da Napoli ad Ancona, ovvero da Messina o Catania ad Ancona, a giudizio del Governo.* La Camera comprenderà che lasciandosi alla facoltà del Governo di determinare che le cose abbiano principio da Napoli, ovvero da un altro punto, si metterebbe certamente in uno stato d'incertezza il commercio, che deve mantenersi attivissimo quale sempre è stato, e non interrotto tra Napoli e le coste della Calabria, tra Napoli e la Sicilia, e tra Napoli ed i diversi punti dell'Adriatico, di cui si parla nel suddetto alinea.

In conseguenza, prima di fare una proposta qualunque, io credo di dover invitare la Commissione e l'onorevole ministro dei lavori pubblici a dichiarare se fino a quando con l'altra convenzione relativa al servizio postale marittimo, di cui la conclusione ci si dice pendente con la casa Florio, non si sarà procurato di provvedere efficacemente a questi servizi, la facoltà che il Governo si riserva di far cominciare i viaggi da Napoli o da Messina o da Catania possa per avventura essere esercitata appunto nel senso di non far incominciare le partenze da Napoli, ma invece da Messina o da Catania.

Dopo le chieste dichiarazioni mi riservo di prendere la parola.

**PRESIDENTE.** Il deputato Majorana ha facoltà di parlare.

**MAJORANA BENEDETTO.** Rispondo brevissime parole al dubbio dell'onorevole Castellano. Pare che egli tema che i rapporti commerciali di Napoli con Messina e dei vari punti della Calabria e di Napoli con Catania e l'Adriatico possano essere menomamente alterati da questa facoltà che si accorda al Ministero.

Se la Commissione avesse potuto presentare all'esame della Camera l'altra convenzione colla società Florio, come era suo ardente desiderio, io sono sicuro che l'onorevole Castellano non avrebbe fatta alcuna obiezione.

Ma dacchè le trattative con la detta casa Florio non si sono potute compiere tuttora e definire, la Commissione deve dichiarare che, se si lascia al Ministero la facoltà di poter variare le partenze per l'Adriatico o da Napoli, o da Messina o da Catania, che per la sua singolare importanza si eleva ancora a capo di linea, non per ciò si pensò menomamente d'interrompere o sospendere le comunicazioni cui accenna l'onorevole Castellano.

La Commissione conosce pienamente la grandissima importanza del commercio o dei rapporti di ogni genere che legano Napoli, le Calabrie, Messina, Catania e l'Adriatico; e con la convenzione Florio si provvede settimanalmente ad un viaggio tra Napoli, Messina, Reggio e Catania.

La Commissione fa voti che questi viaggi vengano non solo mantenuti, ma bensì aumentati, e nel riserbare al ministro la facoltà di che è parola nell'articolo, essa tenne in considerazione fra le altre ragioni quella anche di una benintesa economia.

La convenzione Accossato dà una sovvenzione di lire 28 per lega e quella di Florio appena di lire 18 50. Questa differenza tra le due convenzioni produce per un viaggio settimanale tra Napoli, Messina e Catania, l'economia annuale di lire 83,000.

Ecco lo stato delle cose. Questa facoltà che si lascia al ministro è nello scopo di migliorare opportunamente il servizio secondo le circostanze ed i bisogni della navigazione di quei luoghi e non già per interromperlo o sospenderlo. Spero che una esplicita dichiarazione del ministro calmerà ogni altro dubbio.

**DEPRETIS, ministro pei lavori pubblici.** Io credo poter togliere qualunque dubbio all'onorevole Castellano dichiarando che, fino a tanto che non sarà stipulata la convenzione attualmente in progetto colla compagnia Florio, e non sarà provvisto a questo servizio, le partenze saranno da Napoli, secondo il suo desiderio.

**CASTELLANO.** Io ringrazio il ministro delle sue dichiarazioni, e nel tempo stesso impegno la sua attenzione perchè, nel trattarsi con la casa Florio, la novella convenzione, invece di stabilirsi, come si legge nel capitolato che ci era stato sottomesso col progetto del Ministero, un viaggio tra Napoli e Messina, toccando Reggio soltanto, si tenga conto anche degli altri punti delle Calabrie, perchè il commercio non abbia a soffrire dalla mancanza di regolari e frequenti comunicazioni.

**DEPRETIS, ministro pei lavori pubblici.** Se ne terrà conto.

**PRESIDENTE.** Resta ora a dar lettura del rimanente dell'articolo 1.

**PLUTINO.** Domando la parola sulla redazione del paragrafo c). A mia istanza, e di altri onorevoli deputati, c'era stata una modificazione; desidererei che se ne dia lettura.

**CONTI, relatore.** L'onorevole nostro presidente lesse l'articolo precisamente nel modo in cui era stato stabilito d'accordo anche coll'onorevole Plutino; nulla vi è di innovato.

**PRESIDENTE.** Leggo la rimanente parte dell'articolo.

« Oltre ai servigi sovraenumerati la società s'incarica di eseguire fino a tutto il mese di novembre 1862 due viaggi settimanali tra Napoli e Palermo in sostituzione di quelli dipendenti dal contratto stipulato il 31 ottobre 1860 tra l'amministrazione delle poste di Napoli ed il signor Ambrogio Zuccoli, al quale la presente società si sostituisce al prezzo e condizioni di cui nel contratto suddetto.

« Le distanze nautiche esistenti fra i punti sovraindicati rimangono stabilite come in appresso:

Da	Leghe
Da Genova a Livorno . . . . .	27
Da Livorno a Napoli . . . . .	95
Da Napoli a Paola . . . . .	41
Da Paola a Messina . . . . .	25
Da Napoli a Pizzo . . . . .	51
Da Pizzo a Messina . . . . .	15
Da Messina a Corfù . . . . .	95
Da Corfù a Brindisi . . . . .	39
Da Brindisi a Bari . . . . .	21
Da Bari a Manfredonia . . . . .	19
Da Manfredonia ad Ancona . . . . .	64
Da Messina a Cotrone . . . . .	48
Da Cotrone a Gallipoli . . . . .	24
Da Gallipoli a Corfù . . . . .	40
Da Corfù a Bari . . . . .	60
Da Bari a Molfetta . . . . .	5
Da Messina a Reggio . . . . .	3
Da Reggio a Corfù . . . . .	89
Da Cotrone a Taranto . . . . .	27
Da Taranto a Gallipoli . . . . .	18
Da Messina a Catania . . . . .	17

« Queste distanze saranno rivedute e nuovamente determinate dal Governo quando siano mutate le presenti condizioni dei porti nelle acque dei quali devono sorgere i piroscafi della società.

« Il Governo non potrà sussidiare altri servizi sulle linee che formano oggetto della presente concessione.

« Questa interdizione però non è applicabile a quelle linee percorse dai piroscafi di altre società che, facendo capo ad altri punti che non siano quelli estremi contemplati nel presente itinerario, facciano scalo in una delle stazioni intermedie sovra designate.

« Articoli 2, 3, 4 e 5, come nel quaderno d'onori Rubatino. »

**CONTI, relatore.** Chiedo di parlare per una rettificazione.

Fra le distanze nautiche è necessario includere la distanza da Molfetta ad Ancona che è di 73 leghe e quella da Catania a Corfù di 95 leghe. Queste distanze furono comunicate alla Commissione dal ministro della marina soltanto ieri.

**PLUTINO.** Per le modificazioni avvenute nella linea bisogna aggiungere anche la distanza da Reggio a Cotrone. Prego il signor relatore ed il signor ministro di aggiungermi anche la cifra di tale distanza.

**CONTI, relatore.** Chiedo di parlare su quest'incidente.

La distanza da Reggio a Cotrone non è stata fra l'altre inserita, perchè fu soltanto ieri poco prima della seduta che si ammise Reggio tutte due le volte nella linea. Il ministro della marina farà conoscere quanto prima queste distanze, ed allora si potrà farne menzione.

**PRESIDENTE.** Si metterà trattando senza cifra.

**CASTELLANO.** Chiamo l'attenzione della Commissione e del ministro sull'alinea concepito in questi termini:

« Il Governo non potrà sussidiare altri servizi sulle linee che formano oggetto della presente concessione. »

Se il suddetto alinea rimanesse concepito in questi termini, naturalmente tutte le promesse che il ministro poco fa si è compiaciuto di farmi dietro le mie istanze dirette ad assicurare frequenti e regolari comunicazioni tra Napoli coi vari punti del Tirreno, del Ionio e dell'Adriatico, non potrebbero avere effetto. Non si potrebbe provvedere al servizio tra Napoli e Messina, toccando alcuni punti delle coste di Calabria, per mezzo della convenzione ch'è in corso di trattative con la casa Florio, o con altri qualsiasi imprenditori, ai quali non potrebbe concedersi una sovvenzione in dispregio della surriferita disposizione di questa legge, per la quale il Governo s'interdice di sussidiare altri servizi sulle linee che formano oggetto della presente convenzione. I servizi che i signori Florio dovrebbero fare sarebbero precisamente tra quelli che fin da ora costituiscono linee, le quali s'intraprendono dai signori Accossato e soci, per esempio quello tra Napoli e Messina con approdi sulle coste calabre; ed è certo che la casa Florio non ne assumerebbe l'incarico, nè altri per essa, senza una corrispondente sovvenzione, la quale, se le fosse conceduta, darebbe diritto ai suddetti Accossato e soci di dolersene e reclamare pel ristoro dei danni-interessi, se il contratto rimanesse per questa parte nei termini in cui ci si è proposto di approvarlo.

**DEPRETIS, ministro pei lavori pubblici.** L'osservazione dell'onorevole deputato Castellano mi pare che abbia qualche fondamento.

Colla disposizione dell'alinea, rimanendo interdetto al Governo di sussidiare altre società, se ne dovrebbe indurre che, votato l'articolo, non si potrebbe concludere il contratto in trattato colla società Florio, a cui siamo tuttavia disposti ad accordare un sussidio.

Io trovo che questa osservazione ha una certa portata, e parmi quindi che sarebbe veramente necessario di fare un emendamento a questo alinea.

Perciò io pregherei la Camera a voler rinviare questo alinea alla Commissione perchè vedesse di concertare una disposizione la quale togliesse di mezzo il dubbio, che mi pare assai ragionevole, manifestato dall'onorevole deputato Castellano.

**PRESIDENTE.** La Commissione accetta?

**CONTI, relatore.** Io osserverei che, trattandosi di servizi i quali devono far capo ad altri punti estremi che non sono questi di cui si parla, sarebbe ancora permesso ad una società sovvenuta dal Governo di intraprendere questo servizio toccando questi punti intermedi.

Tuttavia non mi oppongo a ciò che questo alinea venga rimandato alla Commissione.

**CASTELLANO.** Io accetto il rinvio. O si tratta di un contratto nuovo da stabilire, e non deve essere pregiudicata la conclusione; o si vuole provvedere alla coesistenza del contratto attuale con quello preesistente colla casa Florio, e questo parla precisamente di un viaggio da Messina a Napoli, toccando Reggio di Calabria; ossia di un viaggio che, come ho già detto, è tra quelli per cui si contratta colla società Accossato.

In conseguenza bisogna assolutamente eliminare questo dubbio, del quale l'onorevole ministro riconosceva il fondamento.

**PRESIDENTE.** Metto ai voti la prima parte dell'articolo 1.

## TORNATA DEL 12 MARZO

Se non v'è opposizione, s'intenderà approvato l'articolo 1, tranne l'ultima parte, che comincia colle parole: *Il Governo non potrà sussidiare*, ecc.

(È approvato.)

Parimente, se non v'è opposizione, s'intenderà approvato il rinvio di quest'ultima parte alla Commissione.

(È approvato.)

Gli articoli 2, 3, 4, 5 del presente quaderno d'oneri sono perfettamente conformi a quelli che sono nel quaderno di oneri annesso alla convenzione Rubattino. Credo quindi di potermi dispensare dal leggerli e dal richiamare la Camera sovvr'essi, avendoli già votati nel medesimo tenore nel quaderno d'oneri Rubattino.

Se non v'è opposizione, si procede alla lettura dell'articolo 6.

« ART. 6. La società dovrà avere il numero di piroscafi necessario alla regolare ed esatta esecuzione di tutti i servizi. Entro sei mesi, decorrendi dal giorno dell'approvazione per legge della presente concessione, la società dovrà possedere non meno di 15 battelli. »

(È approvato.)

Succedono gli articoli 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, perfettamente conformi a quelli del quaderno d'oneri annesso alla convenzione Rubattino, di già approvati.

Anche rispetto a questi, se non v'è opposizione, mi dispenso dal rileggerli.

**BIXIO.** Domando la parola per avere una dichiarazione dall'onorevole ministro.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare.

**BIXIO.** L'esigenza che si ha per la velocità è talmente straordinaria, che per non renderla perfettamente illusoria, bisogna che il ministro almeno garantisca che farà quanto può perchè possano le società dalla loro parte ottenere questa velocità. Bisogna che l'onorevole ministro faccia una dichiarazione od una promessa di accordare in diverse località dei bacini.

Come faranno queste società a fare 15 miglia all'ora? È d'uopo di ritenere che i vostri 10 miglia e mezzo per viaggio corrispondono a 13 e mezzo, calcolando tutti i viaggi, d'inverno, d'estate, con tutti i tempi, con tutte le stazioni. E allora, come farà la società a mantenere cotesti patti, se il Governo non prende impegno di fare quanto può per istabilire in alcuni punti dei bacini di raddobbo? In Cagliari, per esempio, a Portoferraio, a Livorno, a Messina, insomma in alcuni punti dove i bastimenti possano pulirsi. Diversamente noi farem qui una legge illusoria affatto; i bastimenti non otterranno questa velocità. E come potrebbero farlo, se appena nella compagnia Peninsulare vi sono pochi bastimenti che la ottengono con tutte le facilità che ha quella compagnia? Come volete che bastimenti di 500 tonnellate, quali sono i nostri, possano fare questo cammino, massime quand'essi non abbiano un porto da ripararsi, ove si possano far pulire? Bisogna che il Governo dica che farà in modo che in alcuni punti della costa siano stabiliti dei bacini, delle calate di alaggio o qualunque altro di quei sistemi (che ora sono dieci o dodici) messi in attività dappertutto eccetto che da noi.

Ma se il ministro non ci dice niente, io francamente non posso credere all'efficacia di questa legge.

**DEPRETIS, ministro pei lavori pubblici.** L'onorevole Bixio vuole assolutamente che io manifesti pubblicamente le mie intenzioni, che egli privatamente non ignora.

Io ho notato con lui gl'inconvenienti dell'attuale navigazione postale e la poca velocità che hanno i nostri bastimenti

appunto per mancanza di cantieri di riparazione e di bacini, e per la scarsità del materiale.

Io ho potuto osservare che i bastimenti che fanno attualmente il servizio postale perdono spesse volte gran parte della loro velocità, perchè hanno lo scafo che non è pulito e non può ripulirsi, perchè hanno le caldaie piene di sale, e perchè fanno un servizio che quasi non esiterei a chiamare impossibile.

È dunque una cosa chiara che il Governo deve fare tutto quello che può, onde la marina abbia almeno una parte di quei mezzi che hanno le nazioni marittime.

Per conseguenza bisognerà pensare, almeno nei porti principali, come sarebbero Cagliari, Palermo, Napoli, Livorno, Portoferraio, Genova, a provvedere quanto prima sarà possibile perchè si stabiliscano dei cantieri, dei bacini, degli scali d'alaggio.

A questo proposito mi varrò della parola per rispondere a quanto mi fu domandato intorno al bacino da stabilirsi nel porto di Palermo.

In seguito al desiderio che fu esternato da uno degli onorevoli deputati intorno ai lavori del porto di Palermo ho fatto ricerca di quello che si è fatto, e venni a sapere che appunto vi è il progetto di un bacino di carenaggio da farsi nel porto di Palermo, e ho dato immediate disposizioni perchè fosse sollecitata la compilazione del progetto, e si trovasse modo perchè l'amministrazione della guerra consentisse all'occupazione di una parte del porto di Castellammare, onde si possa senza ritardo procedere alla costruzione del bacino.

Assicuro dunque l'onorevole Bixio che il Governo farà tutto il possibile affinchè il servizio della marina a vapore cessi al più presto di trovarsi in una condizione, che egli deplorea, in faccia a tutte le altre potenze che hanno una marina a vapore.

**PRESIDENTE.** « ART. 22. A guarentigia dell'esatto adempimento delle obbligazioni assunte, la società concessionaria dovrà fornire al Governo nei primi dieci giorni successivi alla sottoscrizione del contratto una cauzione di lire 400,000.

« Tale cauzione sarà restituita alla società quando questa avrà completato il materiale necessario al completo esercizio del servizio definitivo, e verrà in quella vece oppignorata al Governo una parte del materiale suddetto per tener luogo di cauzione. »

(La Camera approva.)

L'articolo 23 è ora così modificato dalla Commissione:

« La durata della concessione sarà di anni quindici decorrendi dalla data della legge di approvazione della convenzione.

« Alla scadenza d'ogni quinquennio il Governo avrà facoltà di rivedere lo stato del materiale della società e di farvi introdurre, ove occorra, quelle migliorie che il progresso della scienza potrà suggerire.

« Scaduto il primo quinquennio, la società dovrà accordare la preferenza alle officine meccaniche ed ai cantieri italiani, tanto per le riparazioni, quanto per la costruzione della metà almeno del materiale navale.

« I servizi designati nell'articolo 1 del capitolato sotto le lettere b) e c) dovranno essere iniziati col 1° del mese di aprile dell'anno 1862. La società potrà però incominciarli anche col 1° marzo dello stesso anno, dandone avviso un mese avanti all'amministrazione delle poste.

« I viaggi *sub litera a)* cominceranno col 1° ottobre 1862.

« La società dovrà pubblicare annualmente un resoconto delle sue operazioni. »

(La Camera approva.)

« ART. 24. La società non potrà cedere ad altri la presente impresa se non in virtù d'una legge.

« Essa avrà tuttavia facoltà di costituirsi in società anonima, ed in questo caso il capitale sociale non potrà essere inferiore a 15,000,000 di lire.

« Tanto la società attuale, come quella anonima, dovranno aver sede nei regii Stati. »

**DEPRETIS, ministro pei lavori pubblici.** Sarebbe intesa un'ulteriore modificazione a quest'articolo 24. Il primo alinea sarebbe perfettamente conforme a quello che fu già adottato dalla Camera per la società Rubattino. Qui poi c'è una differenza. Ad Accossato si dà la facoltà di costituirsi in società anonima, ma a due condizioni: che, costituendosi in società anonima, debba avere un capitale di 15 milioni, poi che i suoi statuti debbano essere approvati con legge.

Questi patti sono concordati tra il Governo e la società.

**VALERIO.** Domando la parola.

**PRESIDENTE.** Il signor Valerio ha la parola.

**VALERIO.** Io credo che non si escirebbe dallo stesso ordine d'idee se invece di *capitale sociale* si scrivesse *capitale effettivo*. Molte volte col nome di *capitale sociale* s'intende un capitale nominale, un capitale, cioè, che non viene versato che in parte. Credo che si spiegherebbe meglio lo spirito della legge se si dicesse *capitale effettivo*.

**DEPRETIS, ministro pei lavori pubblici.** Io credo che non ci sarà difficoltà.

**PRESIDENTE.** Propone un emendamento?

**VALERIO.** Si tratta di una redazione che non è decisa. Mi pare che la redazione di cui ha parlato il signor ministro non sia decisa.

**DEPRETIS, ministro pei lavori pubblici.** La redazione di cui ho fatto parola è recisa.

Si conserva come precisamente è stata adottata dalla Camera per la concessione Rubattino.

Il secondo alinea poi si conserva così com'è, ma vi si deve fare quest'aggiunta: *e i suoi statuti dovranno essere approvati per legge.*

**VALERIO.** Domanderei che invece di *capitale sociale* si dicesse il *capitale effettivo*.

**DEPRETIS, ministro pei lavori pubblici.** È lo stesso.

**VALERIO.** Dappoichè si dovranno deliberare gli statuti, ritiro il mio emendamento.

**PRESIDENTE.** La parola spetta al deputato Bixio.

**BIXIO.** Nell'articolo 24, all'ultimo alinea, dove dice che « la società, tanto l'attuale, quanto l'anonima, dovranno aver sede nei regii Stati, » io vorrei che fosse aggiunto: *e il direttore essere nazionale.*

**DEPRETIS, ministro pei lavori pubblici.** Mi pare che questa questione dev'essere riservata. Siccome spetta al potere legislativo di approvare gli statuti, sarà in occasione dell'approvazione di questi che si stabilirà non solo se il direttore debba essere o no nazionale, ma molte altre condizioni necessarie al sicuro andamento della società anonima. Prego quindi l'onorevole Bixio di non insistere sul suo emendamento.

**BIXIO.** Io ringrazio il signor ministro di quanto dichiara, e non insisto. Mi pareva che, parlandosi degli statuti, si potesse anche far luogo alla disposizione che io aveva proposto, sempre sotto la preoccupazione che ci tormenta, il pericolo cioè di perdere la società.

**CASTELLANO.** Domando la parola.

Coerentemente alla dichiarazione del signor ministro, dovendo gli statuti essere approvati per legge, io crederei più opportuno di rimandare a quella sede ogni disposizione an-

che relativa al capitale. Io mi preoccupo del desiderio manifestato dall'onorevole Valerio che il capitale debba essere non soltanto nominale, ma effettivo; quindi, giacchè gli statuti dovranno approvarsi per legge, io crederei meglio di non parlare qui affatto del capitale, riservando questa questione a quell'epoca, unitamente ad ogni altra relativa alla futura esistenza della società anonima.

**CONTI, relatore.** Domando la parola.

**VALERIO.** Domando la parola.

**PRESIDENTE.** La parola spetta al signor relatore.

**CONTI, relatore.** La Commissione non intende di togliere questi 15 milioni. Essa li crede necessari a stabilire il dato fondamentale della futura società. Quanto all'esser questi effettivi e ad altre simili disposizioni, crede che tutto si possa determinare più opportunamente negli statuti i quali dovranno, per essere validi, venir sottoposti all'approvazione del Parlamento.

**VALERIO.** Vorrei far notare all'onorevole Castellano perchè dopo la nuova proposta del ministro, di rendere obbligatoria l'approvazione degli statuti, ho creduto di ritirare l'emendamento che aveva proposto appunto nel senso di fare che il capitale sociale fosse effettivo.

Il capitale sociale in massima deve sempre intendersi come reale ed effettivo; solo negli statuti se ne può allontanare o limitare i pagamenti per modo a fare cioè che diventi nominale. Ora l'indicazione del capitale è necessario che sia scritta, perchè questa è una delle basi essenziali della società, sopra la quale deve fondarsi lo statuto, ma che collo statuto non potrà essere alterata se non che disponendo circa ai pagamenti. A questi pagamenti provvederà lo statuto; ed allo statuto vedremo noi, vedrà il ministro stesso, posto in avvertenza da questa discussione.

Perciò io ho creduto di ritirare quello stesso emendamento, perchè, mentre vedo necessario che sia indicato il capitale nella legge, penso poi che colla disposizione dei versamenti si potrà fare che il capitale sia effettivo, non nominale.

**MELEGARI LUIGA.** Proporrei che nel terzo alinea fosse adottata l'identica dizione che si è stabilita nell'articolo 24 della convenzione Rubattino; si dovrebbe adunque dire: « tanto la società attuale, come quella anonima, dovranno avere sede nel regno, » invece di dire: « dovranno aver sede nei regii Stati. »

**PRESIDENTE.** Rileggo l'articolo modificato:

« Art. 24. La società non potrà cedere la presente impresa se non in virtù di una legge.

« Essa avrà tuttavia facoltà di costituirsi in società anonima, ed in questo caso il capitale sociale non potrà essere inferiore a 15 milioni di lire, e i suoi statuti dovranno essere approvati per legge.

« Tanto la società attuale, come quella anonima, dovranno aver sede nel regno. »

Se non vi sono osservazioni, l'articolo s'intenderà approvato.

(È approvato.)

Ora viene un articolo addizionale che fu proposto e che prenderebbe il numero 25. Esso è identico a quello stato introdotto nella concessione Rubattino, ed è così concepito:

« Oltre la risoluzione del contratto nel caso contemplato dall'articolo precedente la società non solo sarà tenuta all'indennizzo di tutti i danni che da questo fatto possano derivare allo Stato, ma il Governo potrà anche, senza obbligo di giudiziale diffidamento, procedere immediatamente al sequestro di tutto il materiale e continuare il servizio a tutto rischio e spese del concessionario. »



Il ministro dei lavori pubblici ha facoltà di parlare.

**DEPRETIS**, ministro *pei lavori pubblici*. L'articolo che fu introdotto nella convenzione Rubattino non può applicarsi alla convenzione Accossato, perchè qui non si parla della risoluzione del contratto; qui si dice solamente che la società non potrà cedere ad altri l'impresa, se non per legge. Tutti i ragionamenti che si sono fatti in ordine alla concessione Rubattino si fondavano su ciò, che quella unica comminatoria della risoluzione del contratto escludeva le altre; per ciò si è creduto d'introdurre un nuovo alinea, in cui fosse detto che il concessionario sarebbe stato tenuto ai danni, e che il Governo avrebbe avuto facoltà d'impadronirsi del materiale; però la seconda parte di quell'aggiunta potrebbe forse essere accettata per mettere d'accordo le due convenzioni.

**PRESIDENTE**. Il relatore della Commissione ha facoltà di parlare.

**CONTI**, relatore. La Commissione è d'avviso che, non essendosi in questo contratto stabilita una penalità speciale o la risoluzione del contratto, la legislazione comune sia insufficiente a provvedere; perciò credo inutile l'aggiunta proposta.

**PRESIDENTE**. Ritira la sua proposta?

**RICCI GIOVANNI**. Io domanderei, nel caso che questa società vendesse il suo contratto illecitamente, in qual modo il Governo si regolerà. Esso invocherà le leggi comuni, ma intanto il servizio resterà interrotto. Coll'aggiunta proposta invece che cosa si otteneva? Si otteneva la facoltà di opprimere immediatamente tutto il materiale e di proseguire il servizio a tutto rischio e spese della società.

Coll'aggiunta adunque si stabiliva non solamente l'oppressione dei bastimenti, ma anche la facoltà di poterli usare, onde non potesse accadere che i tribunali avessero a dire: alto là, sono sequestrati, ma voi Governo non avete alcun diritto. Così facendo, non s'incorreva nel pericolo d'incagliare il servizio.

**DEPRETIS**, ministro *pei lavori pubblici*. Io dissi che non poteva quell'articolo applicarsi a questa convenzione. Del resto, per me credo che la convenzione stessa provvegga sufficientemente: ma, se si vogliono togliere di mezzo tutti gli scrupoli e riservare sempre allo Stato, nel caso in cui la società volesse fare un atto nullo, quello di cedere contro il disposto della legge il suo materiale, cioè vendere quando nessuno comprerebbe, perchè non vi è nella concessione proibizione di vendita, se tale vendita non è autorizzata per legge; se si vogliono, dico, togliere tutti gli scrupoli (avendo io avuto cura di assicurarmi che i concessionari erano in piena buona fede, poichè li ho seriamente interrogati se accettavano questa fiera comminatoria, ed essi risposero che erano disposti a sottomettersi), io quindi acconsento ben volentieri a che sia aggiunto un alinea, modificato però alquanto, il quale dica quanto è scritto nella seconda parte dell'alinea che riguarda la convenzione Rubattino, cioè che nel caso d'infrazione a queste disposizioni di legge lo Stato avrà il diritto d'impadronirsi del materiale e di fare il servizio a conto e spese dei concessionari.

**VALERIO**. Domando la parola.

**PRESIDENTE**. Parli.

**VALERIO**. La discussione che ebbe luogo ieri relativamente ad una comminatoria scritta in un articolo per un'infrazione del contratto avrebbe dovuto dimostrarsi come sia sempre pericoloso di scrivere nei contratti, accanto ad un'infrazione, una comminatoria, perchè ciò indebolisce sempre il contratto.

L'onorevole Peruzzi ci diceva ieri che appunto nel contratto Accossato si era, così almeno gli pareva, levata via quella comminatoria, cioè la facoltà lasciata al Governo di risolvere il contratto, perchè vi fosse mantenuta intatta la libera azione della legge per rispetto all'esecuzione del contratto. Qualunque sia l'inesecuzione del contratto, vi sono le leggi che provvedono. Non era che in quel caso speciale dell'articolo della convenzione Rubattino che poteva essere necessaria quella spiegazione.

Perciò io pregherei l'onorevole Ricci a voler ritirare il suo emendamento, perchè introdurrebbe qui una specialità di comminatoria; ed è sempre pericoloso di scrivere nei contratti cose speciali.

Poichè ho la parola, vorrei fare un'osservazione relativa ad articoli antecedenti, che sono quei tali che sono identici alla convenzione Rubattino; io credo che debbono essere stati votati colle identiche variazioni introdotte in quel capitolato.

Dico ciò specialmente, perchè ho sentito l'onorevole Bixio dire: *e in caso di guerra*.

Nell'articolo 19 della convenzione Rubattino c'erano appunto le parole: *guerra marittima*. Votandolo, abbiamo soppressa la limitazione *marittima*, e spero che questa soppressione s'abbia ad intendere per fatta nell'articolo 19 del capitolato Accossato. (*Segni di assenso dal ministro e dalla Commissione*.)

A questo proposito vorrei pure esprimere un voto, ed è che nelle relazioni, per una povera economia di stampa, non si ripeta più quelle laconiche citazioni: *articoli 2, 3, 4 e 5, come nel capitolato Rubattino*, e simili, perchè, non avendo noi quegli articoli tutti sott'occhio, non si vedono le cose chiaramente come sarebbe necessario. (*Segni di assenso sul banco della Commissione*.)

Io prego dunque l'onorevole Ricci di ritirare il suo emendamento, il quale, a mio avviso, non potrebbe che recare danno alla legge, perchè scriverebbe una penalità per una cosa la quale esiste per tutti, e diminuirebbe la forza penale della legge, rispetto all'insieme di questa convenzione.

**DEPRETIS**, ministro *pei lavori pubblici*. Io mi rimetto alla Camera.

**RICCI GIOVANNI**. Io non ho nessuna difficoltà di ritirare il mio emendamento per questa semplice ragione.

Il mio unico scopo è quello di assicurare in ogni tempo lo Stato che il servizio sarà fatto a dovere e che mai avremo a vedere un allontanamento dei bastimenti.

Se questo intento tanto dal ministro quanto dalla Commissione si crede raggiunto colla redazione che abbiamo presentato, io non ho nulla da aggiungere.

**BIXIO**. Le precauzioni non sono mai troppe! È questione di mettere poche linee sopra un pezzo di carta, e non sono mica molte.

Noi dobbiamo essere sicuri e sicurissimi che il materiale non ci possa sfuggire, e se noi avremo sprecato dei milioni perchè vadano in mano di banchieri inglesi o prussiani o svedesi, avremo sempre fatto un cattivo affare. Ad ogni costo, noi dobbiamo sempre avere la certezza che ci sia serbato sotto le mani il nostro materiale; pertanto io insisto sopra l'emendamento Ricci.

**PRESIDENTE**. Il deputato Bixio insiste dunque sulla proposta...

**BIXIO**. Mi pare che l'onorevole ministro *pei lavori pubblici* proponesse testè che questo emendamento fosse rinviato alla Commissione perchè venisse redatto in armonia col nuovo articolo della legge, che è diverso dall'attuale.

**DEPRETIS**, *ministro pei lavori pubblici*. Sarà forse un pleonasma, ma per acquietare tutti gli scrupoli proporrei alla Camera d'accettare un emendamento in questo senso che, nel caso di vendita fatta in contravvenzione dell'articolo precedente, il Governo potrà anche, senz'obbligo di giudiziale diffidamento, procedere immediatamente al sequestro di tutto il materiale, e continuare il servizio a rischio e spese dei concessionari.

(*Il deputato Bixio fa segni d'assentimento.*)

**LACAITA**. La Commissione non è di concorde avviso riguardo a quest'emendamento. Una parte della Commissione, della quale mi fo ad esprimere le idee, per le osservazioni così bene esposte dall'onorevole Valerio, si oppone all'emendamento.

Aggiungo soltanto che, secondo l'avviso di questa parte della Commissione, il cercare d'introdurre troppo nei contratti, il voler prevedere molte cose, suole spessissimo dar occasione non già ad evitare litigi, ma bensì ad introdurne.

**DEPRETIS**, *ministro pei lavori pubblici*. Permetta l'onorevole Lacaita, io ho sostenuto ieri quest'opinione e non l'ho cambiata oggi.

Si tratta d'introdurre nel contratto Rubattino una seconda stipulazione, la quale dica che, quando la società contravenisse al disposto dell'articolo 24, che le vieta di far cessioni non autorizzate per legge, il Governo avrebbe facoltà d'impadronirsi del materiale, senza giudiziale procedimento, e di continuare i servizi a spese ed a carico dei concessionari. Questa, mi permettano di dirlo, non è una disposizione che possa considerarsi affatto inutile; e perchè ci sia una certa analogia nelle disposizioni dei due contratti che sono perfettamente identici, io prego la Commissione di volerla approvare.

**CONTI**, *relatore*. Quantunque la mia voce non possa certamente avere tanta autorità da contrappesare quella del mio onorevole amico e collega Lacaita, devo nondimeno dichiarare che la Commissione è divisa in due parti eguali, imperocchè tre de'suoi membri non vorrebbero che si ammettesse quest'alinea, gli altri tre sarebbero di parere che si dovesse accettare.

L'equilibrio è perfetto, e la Camera così si trova libera nella scelta.

**BIXIO**. Domando la parola.

**LACAITA**. Domando la parola.

**PRESIDENTE**. Il deputato Bixio ha la parola.

**BIXIO**. Lasciando da parte i signori Accossato e Peirano, e parlando in generale della società, è chiaro che un individuo può presentarsi ed ottenere una convenzione come questa, e venderla ad un Tizio qualunque, ad un'altra società, per esempio, la quale potrebbe guadagnare molto, utilizzando il suo materiale peggiore. Potrebbe dunque questa persona guadagnare un milione, e cedere il contratto ad altri.

In questo caso possibile, anzi possibilissimo, che cosa ne avverrà del nostro danaro? Avremo procurato un guadagno ai banchieri. Noi abbiamo già visto certe nostre imprese passate in quinta, sesta e settima mano, cosa che fruttò grandi guadagni ai soli banchieri.

Mettiamoci dunque in sicurezza: lo Stato ha un interesse diretto in questo; altrimenti è meglio che noi spendiamo denari per aver soldati, anzichè darne in questo modo ai banchieri. Io voglio avere la certezza che nessun banchiere avvocato, ed i banchieri sono più furbi degli avvocati (*Ilarità*), possa ottenere questa convenzione e guadagnare qualche milione; io voglio escludere questo caso in modo assoluto, e

questa non è una gran complicazione. Non si tratta di consultazione legale.

Non c'è che a dire; nel caso dato il Governo mette la mano addosso ai bastimenti, e se vogliono andarsene quei che hanno preso il primo contratto, se ne vadano.

Mi permetta l'onorevole Lacaita, non c'è questo gran spavento. Non è poi una cosa tauto grave; è meno grave del pericolo di perdere.

**PRESIDENTE**. Il deputato Lacaita ha facoltà di parlare.

**LACAITA**. Le mie osservazioni, quando domandava la parola, erano dirette a notare che il caso non è identico fra questa convenzione e quella che esaminavamo ieri; perciocchè ieri v'era la comminatoria espressa, ed a rimuovere i dubbi ai quali si credette che quella potesse dar luogo si volle abbondare in guarentigie. In questo contratto non c'è comminatoria, quindi non può dirsi che si debba applicare la guarentigia adottata nell'altro.

Per me, in principio, continuo a restar convinto che sia perfettamente inutile non solo, ma che potrebbe dare occasione a litigi...

**CASTELLANO**. Domando la parola.

**LACAITA**... perciocchè, ripeto, possono più facilmente sorgere cause...

**CASTAGNOLA**. Domando la parola.

**LACAITA**... quanto più si cerca a forza di numerosi articoli e di comminatorie di prevedere tutti i casi possibili d'inadempimento di un contratto, e di apporvi rimedio.

Ma in questo non intendo di volermi ostinare a propugnare la propria opinione, e se la maggioranza della Camera è d'avviso di doversi mettere questa modifica, in modo che si sia più sicuri che si avranno tutti i modi legali da impedire quelle possibili contingenze a cui alludeva l'onorevole Bixio, non sarò io certo che vi opporrò ostacoli, perchè non desidero altro se non che il contratto sia formolato in modo che, mentre il servizio sia assicurato, nello stesso tempo non dia occasione a litigi.

**PRESIDENTE**. Il deputato Castellano ha facoltà di parlare.

**CASTELLANO**. Una sola parola dell'emendamento proposto dall'onorevole ministro credo che sia bastevole a dilguare ogni dubbio. Nello stesso si legge: *potrà anche*, vale a dire che tutto quello che può fare il Governo costituisce una tra le facoltà di cui il contratto riconosce possibile l'esercizio da parte del medesimo, senza menomare punto tutte le altre, in concorrenza delle quali quella di cui trattasi vuolsi precisare per evitare ogni dubbio che nella esecuzione le si potesse opporre.

Ora, se l'onorevole Lacaita sviluppava ieri così chiaramente la distinzione tra ciò ch'è facoltativo e ciò ch'è obbligatorio, io non so come si possa trovar difficoltà ad ammettere la proposta del ministro una volta che con essa si dice che il Governo avrà anche questa facoltà, cioè senza che l'indicazione della stessa possa distruggere o menomare gli altri diritti nascenti dal contratto e dalla legge, che non restano punto rinunziati, ma riconfermati con la suddetta locuzione. Non esito ad accettare l'emendamento, e credo che la Camera farà altrettanto.

**CASTAGNOLA**. Io prego la Camera a voler accettare l'emendamento tal quale è stato formolato dal ministro dei lavori pubblici. Nè invero mi muovono quelle ragioni che furono opposte, che sanzionando cotesta disposizione con una penale esplicita, in un certo modo veniamo a togliere forza al contratto. Io convengo che allorquando accanto ad una disposizione del contratto si mette una penale, in certo modo

si viene a derogare al principio generale che regola tutti quanti i contratti, che cioè l'inesecuzione del contratto dà luogo al rifacimento dei danni ed interessi. Egli è per ciò che anche ieri io ho trovato logica l'osservazione fatta dall'onorevole Valerio, il quale diceva che, se si mette una penale più mite di quello che possa essere la rifusione dei danni ed interessi, ne può derivare questa conseguenza, che si sia rinunciato a quella penale più forte che è intesa in tutti i contratti, cioè alla rifusione dei danni quando una parte non adempie la fatta convenzione.

Ma qui invece noi siamo nel caso inverso. Qui si tratta di assicurare una particolare disposizione con una penale molto più forte. Ed allora sta bene che, trattandosi di una particolarità del contratto, la quale si considera come vitale ed essenziale, si voglia assicurarne l'esecuzione con una penale molto più rigida.

In sostanza, le osservazioni fatte dall'onorevole deputato Bixio io credo che abbiano molto fondamento. Potrebbe darsi benissimo che, non ostante tutte quante le clausole che sono messe in quest'articolo, per cui non si può far luogo a cessione del contratto senza approvazione del Governo, pure questo avvenga.

In questo caso, che potrebbe verificarsi specialmente alla vigilia di una guerra, in quel momento in cui noi potremmo aver gran bisogno di bastimenti a vapore per i trasporti, non è mai troppo il cautelarsi. Quindi l'avere un articolo il quale, senza che siamo obbligati a ricorrere ai tribunali, ci dia facoltà di mettere la mano sui bastimenti a vapore e farli navigare, costituisce una guarentigia la quale, nel mentre assicura lo Stato, non può dirsi che venga ad invalidare il contratto.

Per questi motivi io pregherei la Camera ad accettare l'emendamento formulato dal signor ministro.

*Voci.* Ai voti!

**VALEBIO.** Io vorrei pregare l'onorevole deputato Castagnola, il quale ha molto bene, a mio avviso, sviluppato le ragioni nell'uno e nell'altro senso, di esaminare ancora la questione sotto quest'altro punto di vista.

Crede egli che la facoltà data al Governo di sequestrare il materiale, in questo caso speciale, quando la società mancasse ad altri obblighi oltre a questo che è previsto dall'articolo 24, ad altri obblighi che potessero mettere in pericolo il servizio dello Stato; crede egli che lo Stato non avrebbe questa facoltà, questo diritto di ottenere subito il sequestro del materiale per continuare il servizio?

Ora io dico, se questa facoltà risiede nello Stato per l'inesecuzione in qualunque parte del contratto, come non dubito, perchè volete andarla a concedere per un caso speciale? Non venite voi in questo modo ad indurre una mezza prova, un principio, un'idea che questa facoltà non vi sia nel contratto?

Voi, coll'applicare a casi speciali delle penalità le quali sono generali, mettete in dubbio che tali penalità siano generali, perchè è evidente che, se questa società in un modo qualunque non adempisce ai suoi doveri, il Governo avrà la facoltà, dietro questa convenzione, di far sequestrare quel materiale e di far continuare il servizio a spese della società. Su questo non può esservi questione di soli danni e spese; la legislazione nostra, in tutti questi casi, dà il diritto al Governo di procedere convenientemente perchè il servizio pubblico non sia arrestato.

Ora io dico: se ciò è vero, come io credo, penso che non sia buona scrittura di legge, buona scrittura di contratto quella di citare questa penalità, che io credo generale per

tutto il contratto, citarla per un caso speciale; vi è la proibizione del caso speciale, e basta perchè non si possa eseguire, e, se si eseguisse, vi sia la penalità generale.

**CASTAGNOLA.** Non si può negare, a termini del diritto comune, il diritto ad una delle parti di provocare il sequestro della cosa litigiosa allorchando l'altra parte non adempie alla propria obbligazione; ma in questo caso bisogna che lo Stato, il quale figura come una parte qualunque, segua la via ordinaria, ricorra, cioè, all'autorità giudiziaria, esponga come andarono le cose, ed ottenga il sequestro. Il sequestro verrà forse facilmente concesso, ma non per ciò lo Stato sarà in diritto di far navigare i vapori, giacchè il sequestro include l'idea che l'effetto sequestrato sia depositato in mani terze; e quindi, se non vi è una clausola esplicita, io dubito molto che lo Stato possa far navigare questi bastimenti per conto proprio.

Per questi motivi adunque io credo non solo conveniente, ma necessario di accogliere la proposta stata formolata dall'onorevole ministro dei lavori pubblici, perchè io credo altrimenti che, stando alle norme del diritto comune, noi non potremo avere immediatamente nelle mani questi vapori e farli navigare per conto del Governo; solo io crederei forse più conveniente, invece di quelle parole: *senza necessità di diffidamento*, di dire: *senza autorità di giustizia*.

**BIXIO.** Io voglio sottomettere alla Camera un fatto avvenuto.

Suppongo il caso effettuabile che si rimetta il materiale contro un compenso qualunque, e che si verifichi il caso di un certo tribunale, e di un certo *monieur Berryer*, che ci tolsero un vapore che era nostro. Che cosafarebbe la Camera in tale contingenza? Se invece la società è vincolata per legge e non può cedere a costo veruno questo materiale, qualunque sia il tribunale, qualunque sia l'avvocato legittimista, non ci si potrà prendere la roba nostra. Quello che io citai è un fatto avvenuto a Marsiglia; è duopo dunque che noi ci cauteliamo, e che in qualunque punto vadano le navi, i tribunali (i quali giova sperare staranno sempre al di fuori dei partiti) possano decidere colla legge alla mano.

**PRESIDENTE.** Leggo l'articolo come è proposto dal ministro dei lavori pubblici, e su cui non è concorde la Commissione:

« ART. 25. Nel caso di cessione fatta in contravvenzione dell'articolo precedente il Governo potrà anche, senza obbligo di giudiziale diffidamento, procedere immediatamente al sequestro del materiale, e continuare il servizio a tutto rischio e spese dei concessionari. »

Chi è d'avviso d'approvare quest'articolo addizionale, si alzi.

(Fatta prova e controprova, è adottato.)

« ART. 26. Tutte le difficoltà a cui potesse dar luogo l'esecuzione o l'interpretazione di alcuna delle clausole del contratto verranno giudicate dal Consiglio di Stato, a meno che non trattisi di questioni di competenza della marina, nel qual caso sarà arbitro fra le parti il Consiglio di ammiragliato, meno in quelle questioni che sono commesse al Consiglio d'arbitri. »

(È approvato.)

**CONTI, relatore.** Riguardo al terz'ultimo alinea dell'articolo 1° che è stato in questa stessa tornata rimandato alla Commissione, essa propone alla Camera la seguente compilazione:

« Il Governo non potrà sussidiare altri servizi sulle linee che formano oggetto della presente concessione, tranne quello da Napoli a Messina o Catania. »

In questo modo sarebbe tolto il dubbio sollevato dall'onorevole Castellano.

**CASTELLANO.** Accetto la redazione; soltanto pregherei l'onorevole relatore di aggiungere *i punti intermedi*.

**CONTI, relatore.** Domando la parola.

**PRESIDENTE.** Ha la parola.

**CONTI, relatore.** Il Governo si è riservato nella legge la facoltà di aggiungere o togliere approdi intermedi, perciò quando sono nominati i punti estremi la linea è chiaramente determinata, rimanendo sempre al Governo la facoltà di determinare gli approdi intermedi.

**CASTELLANO.** Purchè sia inteso in questo senso, io non mi oppongo.

**VALERIO.** Domando la parola, non però su questa questione.

**PRESIDENTE.** L'ultima parte dell'articolo 1° che era rimasta indecisa sarebbe dunque concepita così:

« Il Governo non potrà sussidiare altri servizi sulle linee che formano oggetto della presente concessione, tranne quello da Napoli a Messina o Catania.

« Questa interdizione però non è applicabile a quelle linee percorse dai piroscafi di altre società che, facendo capo ad altri punti che non siano quelli estremi contemplati nel presente itinerario, facciano scalo in una delle stazioni intermedie sovradesignate. »

Gli articoli 2, 3, 4, 5 sono come nel quaderno d'oneri Rubattino.

Se non vi sono opposizioni, s'intenderà approvata anche questa parte dell'articolo 1.

(È approvata.)

**VALERIO.** Domando la parola.

**PRESIDENTE.** La parola spetta al signor Majorana, che l'aveva chiesta prima.

**VALERIO.** Io intendo parlare sull'articolo 25.

**PRESIDENTE.** L'articolo 25 è stato approvato.

*Voci.* È già votato.

**VALERIO.** Io non ho inteso che fosse votato. Del resto io faccio l'osservazione, la Camera vedrà se vuol tenerne conto.

Nell'articolo 25 è detto:

« Tutte le difficoltà a cui potesse dar luogo l'esecuzione o l'interpretazione di alcuna delle clausole del contratto verranno giudicate dal Consiglio di Stato, a meno che non trattisi di questioni di competenza della marina, nel qual caso sarà arbitro fra le parti il Consiglio di ammiragliato, meno in quelle questioni che sono commesse al Consiglio d'arbitri. »

Di questo Consiglio d'arbitri si parla all'articolo 2, il quale si esprime in questo modo:

« In caso di contestazione sarà giudice fra le parti un Consiglio d'arbitri, » ecc.

Qui vi è contraddizione di termini fra i due articoli che non si può fare a meno di levare, ed io proporrei si levasse, sopprimendo le parole:

« Meno in quelle questioni che sono commesse al Consiglio d'arbitri. »

**DEPRETIS, ministro dei lavori pubblici.** Ciò fu già approvato nella convenzione Rubattino.

**VALERIO.** Domando perdono; si è approvato l'articolo 2, e ora l'articolo 25 rimetterebbe parte al Consiglio di Stato, parte al Consiglio d'ammiragliato e parte al Consiglio d'arbitri quelle difficoltà che l'articolo 2 rimette tutte al Consiglio d'arbitri.

**PRESIDENTE.** Faccio osservare all'onorevole Valerio che la difficoltà che ora propone sull'articolo 25, che è il 26 del-

l'attuale quaderno d'oneri, sarebbe applicabile anche all'articolo 25 del quaderno d'oneri Rubattino, nel quale, se non m'inganno, si votarono disposizioni perfettamente identiche.

**VALERIO.** È verissimo; la contraddizione vi è in entrambi.

**CONTI, relatore.** Sono approvati e l'uno e l'altro.

**PRESIDENTE.** Del rimanente può non esservi contraddizione, perchè vi possono essere questioni riservate al Consiglio di Stato, altre riservate al Consiglio d'ammiragliato, e tutte le altre devolute al Consiglio d'arbitri.

**VALERIO.** Appunto; l'articolo 2 dà al Consiglio d'arbitri la cognizione di tutte le difficoltà che possono sorgere, e l'articolo 25 invece ne dà una parte al Consiglio di Stato e un'altra al Consiglio d'ammiragliato, senza dichiarare poi quali questioni debbano deferirsi al Consiglio d'arbitri.

**PRESIDENTE.** Sarà materia d'interpretazione.

**PERUZZI.** Io non so vedere la contraddizione accennata, imperocchè il Consiglio d'arbitri creato dall'articolo 2 ha tassativamente tracciate le contestazioni di cui deve giudicare, mentre i giudizi contemplati nell'articolo 25 riguardano in genere le contestazioni che possono sorgere sopra tutti gli altri articoli del quaderno d'oneri e della convenzione.

Appunto le giurisdizioni sono divise, perchè le questioni che abbiano carattere tecnico devono essere devolute al Consiglio d'ammiragliato, il quale in questo caso speciale ha l'autorità che il Consiglio di Stato esercita in materia di interpretazione di leggi.

Io, lo ripeto, non so vedere nessuna contraddizione, e credo che sarà facilissimo, secondo la specialità dei casi, applicare rispettivamente gli articoli 2 e 25.

**MAJORANA BENEDETTO.** Trattandosi di una semplice raccomandazione al signor ministro, mi sono riservato la parola dopo che fosse approvato il quaderno d'oneri, per non disturbare la votazione.

La Commissione, in quanto alle raccomandazioni per approdi intermedi, procedette molto guardinga, conoscendo le difficoltà che potevano destarsi al riguardo.

Però essa non poté dissimularsi la grande utilità di un approdo nella marina di Riposto-Giarre, tanto per l'importanza della popolazione, quanto per la ricchezza del suolo e dei suoi fiorenti ed estesi commerci. Essa ne fece conseguentemente un'esplicita raccomandazione al signor ministro.

Io non rileggerò il rispondente brano della relazione, nè aggiungerò altre parole ed altri dati, dacchè sono sicuro che il ministro non ignori l'importanza di quei luoghi. Lo prego dunque di volermi aprire le sue intenzioni sul proposito, le quali, se favorevoli, avranno naturalmente un'eco di gratitudine fra quelle nobili popolazioni.

**PRESIDENTE.** Il ministro dei lavori pubblici ha facoltà di parlare.

**DEPRETIS, ministro dei lavori pubblici.** Io ho veduto la raccomandazione che la Commissione fa nella sua relazione perchè sia stabilito un approdo nelle località di Giarre e Riposto, in Sicilia, località importantissime. Io conosco tutta l'importanza di quelle località, il loro florido commercio, la ricchezza de' loro prodotti e soprattutto la loro marina sempre più prospera; epperò assicuro l'onorevole interpellante che mi darò tutta la premura per istudiare se sia possibile conciliare gli interessi per modo che ci sia un approdo in quelle interessanti località.

**MAJORANA BENEDETTO.** Prendo atto delle dichiarazioni dell'onorevole ministro, e lo ringrazio.

**PRESIDENTE.** Si darà lettura della convenzione. . .

**CONTI, relatore.** Chiedo di parlare.

Le distanze che non si erano ancora fissate, da Reggio a Cotrone e da Catania a Cotrone, furono trasmesse in questo momento dal Ministero della marina alla Commissione, e sono le seguenti :

Da Reggio a Cotrone leghe 45

Da Catania a Cotrone » 52

**PRESIDENTE.** Darò ora lettura della convenzione Accossato.

(Sono approvati senza discussione i seguenti articoli):

« ART. 1. I signori Gottardo Accossato e Lodovico Peirano e Compagnia si obbligano ad eseguire per anni 15 i servizi postali marittimi mentovati nel quaderno d'oneri annesso alla presente convenzione, sotto l'osservanza delle clausole e condizioni ivi espresse.

« La sovvenzione che il Governo accorda è fissata a lire 28 per ogni lega marina percorsa in ogni viaggio di andata e ritorno.

« ART. 2. Per agevolare i mezzi alla società di provvedersi del materiale occorrente al servizio, il Governo anticiperà la somma di tre milioni di lire pagabili in tre distinte rate nel modo seguente :

« Un milione dopo l'approvazione per legge della presente convenzione ;

« Un secondo milione tostoche la società avrà giustificato l'acquisto di cinque nuovi piroscafi oltre quelli che già possiede ;

« Il terzo milione dopo che la società avrà completato l'intero materiale di cui abbisogna a termini del quaderno di oneri.

« Quest'anticipazione non porterà interessi e verrà rimborsata ratealmente in dieci anni a cominciare dal 1° gennaio 1863, mediante una ritenenza mensile sulla sovvenzione normale accordata dal Governo.

« ART. 3. A guarentigia dell'anticipazione di tre milioni di lire verrà oppignorato al Governo tutto il materiale navale della società, la quale dovrà dare le prove di averne l'assoluta e libera proprietà. Questo materiale dovrà inoltre essere assicurato sino a concorrenza della somma anticipata, facendo girata al Governo delle polizze d'assicurazione.

« L'oppignorazione verrà gradatamente ridotta in proporzione dei rimborsi che si verranno man mano effettuando.

« A tal fine verrà d'accordo dalle parti allestito uno stato indicativo della qualità e quantità del materiale, con indicazione del valore, che verrà firmato dalle parti o dai loro rappresentanti; verrà parimenti designata la persona o le persone che dovranno avere la custodia del pegno e l'atto contenente lo stato del materiale, e l'elezione del custode sarà inscritta nel registro della marina, e fatto cenno di esso in note sulle patenti.

« ART. 4. La società potrà valersi dei piroscafi: *Principe Umberto, Stella d'Italia, Garibaldi, Zuavo di Palestro, Venezia.*

« Quelli fra i detti piroscafi che sono di minor portata dovranno essere preferibilmente addetti al servizio delle linee di minore importanza, tostoche la società avrà completato il materiale di cui deve provvedersi.

« ART. 5. Il Governo avrà in ogni tempo la facoltà di ridurre o di sopprimere i tre viaggi settimanali tra Genova e Napoli designati sotto la lettera b) nell'articolo 1 del capitolato, dandone avviso alla società un anno avanti, e senza che la medesima abbia diritto ad indennità o compenso di sorta.

« ART. 6. Tutti gli atti per acquisto del materiale necessario

al servizio saranno esenti dai diritti d'insinuazione, come pure quelli per l'oppignoramento.

« Qualora per condizioni straordinarie di cose il prezzo dei litantraci che hanno il medesimo potere calorifico di quelli di Newcastle e di Cardiff si elevasse nel porto di Genova oltre lire 50 per tonnellata, l'eccedenza del prezzo da lire 50 fino a 60 sarà rimborsata per metà dallo Stato; oltre le lire 60 per tonnellata l'eccedenza sarà rimborsata integralmente.

« Quando la società fosse obbligata, per mancanza o scarsità di altro carbone, di usare lignite del paese, il di più del carico che ne risulterebbe pel bastimento a fine d'imbarcare il combustibile necessario sarà considerato come merce della classe infima, e sarà compensato dal Governo per il nolo relativo ad un terzo del suo peso.

« ART. 7. La presente convenzione non sarà obbligatoria per il Governo se non dopo la sua approvazione per legge.

« Tuttavia, stante l'urgenza dei servizi in essa contemplati, qualora la convenzione non ottenesse l'approvazione del Parlamento, la società avrà diritto ad una indennità che verrà fissata a giudizio di periti, tenuto a calcolo le spese che la medesima possa aver incontrato per prepararsi all'esecuzione del servizio. »

**PERUZZI.** Vorrei domandare se tutte le modificazioni che sono state fatte siano state accettate dai concessionari.

**DEPRETIS, ministro dei lavori pubblici.** Tutte le condizioni sono state accettate; la sola che non fu loro comunicata è quella che riguarda la linea da Messina a Catania; ma ho motivo di credere che i concessionari non si rifiuteranno, in quanto che questa modificazione non fa che conservare illesa la convenzione Florio, la quale adesso è in trattativa, ma che formava parte del primitivo progetto di legge, e che appunto doveva e dovrà assumere, spero, questo servizio.

**CONTI, relatore.** A maggiore spiegazione e conferma di quanto diceva l'onorevole ministro, ho l'onore di assicurare la Camera che non solo la società Accossato conosceva già questa convenzione con Florio, ma che il suo gerente ne parlò pure con me come di cosa sulla quale non faceva alcuna obiezione.

La Camera adunque può essere sicura che, votando la legge come venne emendata, vota ciò che è già stato accettato dai concessionari.

**PRESIDENTE.** Darò ora lettura del progetto di legge così concepito :

« ART. 1. Per la concessione dei servizi postali marittimi sono approvate, colle modificazioni introdottevi, le seguenti convenzioni annesse alla presente legge:

« 1° Convenzione in data del 21 novembre 1861, ed annessovi quaderno d'oneri, stipulato tra i ministri dei lavori pubblici e delle finanze e il signor cavaliere Raffaele Rubatino;

« 2° Convenzione in data del 3 dicembre 1861 tra i ministri predetti ed i signori cavaliere Gottardo Accossato e Lodovico Peirano e Compagnia col quaderno d'oneri annesso. »

Lo metto ai voti.

(È approvato.)

« ART. 2. Sarà provveduto con speciali stanziamenti sul bilancio passivo dell'anno corrente e dei successivi per l'adempiimento delle condizioni accennate negli articoli 1 e 2 di queste due convenzioni. »

Lo pongo a partito.

(È approvato.)

## TORNATA DEL 12 MARZO

tempo necessariamente prossimo, la legge che autorizzi il Governo ad esigere i tributi in un modo temporaneo. Ora interpellò il Ministero quando intenda presentarci tale progetto di legge, perchè, se ciò avrà luogo fra pochi giorni, si potrebbero rimandare alla discussione di esso le interpellanze Gallenga; in caso contrario, giacchè vedo essere la Camera tutta dominata dall'impazienza, io non mi opporrei ch'esse avessero luogo lunedì prossimo, com'è stato proposto.

**LEARDI.** Domando la chiusura.

**RATTAZZI, presidente del Consiglio.** Il progetto di legge a cui accennava l'onorevole deputato Michelini verrà fra pochi giorni presentato alla Camera.

Del resto essa comprende che non si potrebbe nemmeno tardare lungamente, poichè siamo al fine del mese, epperò è necessario che il Governo possa, prima che questo termini, avere l'autorizzazione per la riscossione delle imposte.

Ma, qualunque sia il tempo in cui debba presentarsi questo progetto di legge, quantunque avversario dell'onorevole deputato Gallenga, mi unisco a lui per pregare la Camera di non voler confondere la questione ministeriale colla discussione di quello schema di legge, ed invece di farne oggetto speciale delle interpellanze che l'onorevole Gallenga intende di muovere.

L'onorevole deputato Michelini, appunto perchè è versatissimo nella storia parlamentare, sa meglio di me che non si è mai fatto questione ministeriale sulla legge per l'esercizio provvisorio dei bilanci. Quantunque io riconosca con lui che, secondo il principio del diritto costituzionale, tuttavolta che si tratta di conceder fondi al Governo vi è sempre implicitamente compresa la questione di fiducia, nulladimeno è di fatto che quando si è chiesta l'approvazione provvisoria dei bilanci non si è mai considerato questa legge come un voto di fiducia, ma si è sempre ritenuta come un atto di pura amministrazione, e si è sempre detto è necessario che il Governo, qualunque esso sia, quand'anche non abbia la fiducia della Camera, abbia la facoltà di esigere le imposte, poichè non ci è nessuna amministrazione che possa procedere senza questa autorizzazione. Se poi il Ministero non ha la fiducia della Camera, essa ha mille mezzi per farglielo comprendere, senza che sia necessario che ricorra a rimedi estremi, quale sarebbe quello di togliergli i mezzi di poter provvedere all'andamento normale della cosa pubblica.

Io quindi prego la Camera a voler attenersi al sistema proposto dall'onorevole Gallenga, e a decidere che le interpellanze da lui annunziate abbiano luogo lunedì.

**MINGHETTI.** Chiedo di parlare per un fatto personale.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare.

**MINGHETTI.** Voglio soltanto dichiarare che io non ho inteso di accennare al rifiuto dei fondi necessari al Ministero, ma ho detto che sarebbe quella un'occasione per discutere sull'interpellanza Gallenga.

**PRESIDENTE.** Il deputato Leardi avendo chiesta la chiusura della discussione, domando se è appoggiata.

(È appoggiata.)

La pongo ai voti.

(È approvata.)

Se il deputato Michelini insiste sulla sua proposta. . . .

**MICHELINI.** No! no!

**PRESIDENTE.** Allora s'intenderà fissata per lunedì l'interpellanza annunziata dal deputato Gallenga.

Si procede all'appello nominale per la votazione delle due leggi.

Risultamento della votazione sul disegno di legge concernente il servizio postale marittimo:

Presenti e votanti . . . . .	228
Maggioranza . . . . .	115
Voti favorevoli . . . . .	219
Voti contrari . . . . .	9

(La Camera approva.)

Risultamento della votazione sul disegno di legge riguardante la convenzione postale colla Svizzera:

Presenti e votanti . . . . .	225
Maggioranza . . . . .	115
Voti favorevoli . . . . .	215
Voti contrari . . . . .	10

(La Camera approva.)

La seduta è sciolta alle ore 5.

*Ordine del giorno per la tornata di domani:*

1° Interpellanza del deputato Petruccelli al ministro di grazia e giustizia relativamente ai provvedimenti che intende prendere verso de' vescovi che fossero per recarsi a Roma per la canonizzazione di alcuni martiri;

2° Discussione del progetto di legge relativo alla privativa de'sali e tabacchi.



## TORNATA (SECONDA) DEL 10 APRILE 1862

PRESIDENZA DEL CAVALIERE ANDREUCCI, VICE-PRESIDENTE.

**SOMMARIO.** *Votazione ed approvazione dei disegni di legge per una convenzione colla società Florio per un servizio postale marittimo, e per la spesa di costruzione di magazzini militari. — Relazione sopra un disegno di legge per ispesi intorno a fabbriche militari. — Proposta del deputato Crispi sull'ordine del giorno, non approvata. — Discussione del disegno di legge per ispesi destinate alla esposizione di Londra — Opposizioni dei deputati Mellana e Michelini, e parole in difesa del ministro per l'agricoltura e commercio e del deputato Conti — Sull'articolo 1 e sulla votazione per divisione della spesa parlano i deputati Ricci Giovanni, Mellana, Alfieri, Biancheri, Costa Antonio, Michelini, Casaretto ed i ministri per l'agricoltura e commercio, per le finanze e per l'interno — Schiarimenti e ragguagli del deputato Devincenzi — L'emendamento del deputato Costa Antonio ed altri è rigettato — Emendamento soppressivo del deputato Biancheri — Osservazione del deputato Brunet — L'emendamento è ritirato — Approvazione degli articoli e dell'intero disegno di legge.*

La seduta è aperta alle ore 8 1/2 pomeridiane.  
(Il deputato Giordano presta giuramento.)

**VOTAZIONE E ADOZIONE DI DUE PROGETTI DI LEGGE: 1° SERVIZIO POSTALE INTORNO ALLA SICILIA; 2° COSTRUZIONE DI MAGAZZINI MILITARI.**

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno porta la discussione sul progetto di legge:

« Convenzione per la concessione del servizio postale tra il continente e l'isola di Sicilia e intorno alle coste della medesima. »

Interrogo la Camera se essa intenda che si dia lettura della convenzione, oppure che sia riservata ove insorgano contestazioni sugli articoli.

Se non vi è opposizione, s'intenderà riservata.  
(È riservata.)

Il ministro dei lavori pubblici accetta le modificazioni della Commissione?

**DEPRETIS**, ministro *pei lavori pubblici*. Non solamente le accetto, ma faccio osservare che il contratto è sottoscritto dal ministro, e finchè non ci siano variazioni, non posso a meno di accettarle.

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

Se nessuno domanda la parola, la discussione generale si intenderà chiusa.

(La discussione generale è chiusa.)

« Art. 1. È approvata la seguente convenzione per la concessione del servizio postale marittimo in data dell'8 aprile 1862, stipulata tra il ministro dei lavori pubblici e la società I. V. Florio, coll'annesso quaderno d'oneri. »

Quest'articolo implica l'approvazione della convenzione.

V'è alcuno che intenda fare osservazioni sul medesimo?

**RICCI GIOVANNI.** Chiedo di parlare.

Poichè l'approvazione di quest'articolo implica l'approva-

zione della convenzione, prego il signor ministro di farci conoscere se la società Vincenzo Florio e compagnia sia una società anonima. (*Movimenti*)

**DEPRETIS**, ministro *pei lavori pubblici*. La società Florio e compagnia è una società in accomandita.

**BIANCHERI.** C'è il nome e basta.

**RICCI G.** Potrebbe anche darsi che ci fosse il nome e che la società fosse anonima. Potrebbe essere un nome qualsiasi. (No! no!)

**PRESIDENTE.** Se non v'è opposizione, l'articolo 1 s'intenderà approvato.

(È approvato.)

« Art. 2. Sarà provveduto con apposito stanziamento sul bilancio passivo dell'anno corrente e dei successivi per l'adempimento di quanto dispongono gli articoli 1 e 2 della convenzione stessa. »

(La Camera approva.)

Prima di procedere alla votazione a squittinio segreto su questo disegno di legge si passerà alla discussione di quello che segue nell'ordine del giorno.

Esso porta la spesa straordinaria di 1,000,000 di lire sul bilancio del 1862 del Ministero della guerra per costruzione di magazzini a ricovero del materiale di guerra.

Do lettura del progetto:

« *Articolo unico.* È approvata sul bilancio passivo del Ministero della guerra la spesa di lire 1,000,000 per l'erezione di magazzini a ricovero del materiale da guerra.

« *Detta spesa sarà iscritta in apposito capitolo per le spese straordinarie del bilancio 1862 colla denominazione di Erezione di magazzini a ricovero del materiale da guerra.* »

Se nessuno domanda la parola, la discussione generale si intenderà chiusa.

(La discussione generale è chiusa, e l'articolo è approvato.)

Si procede alla votazione dell'uno e dell'altro progetto di legge a squittinio segreto.

Risultamento della votazione sul progetto di legge relativo

## TORNATA (SECONDA) DEL 10 APRILE

alla concessione del servizio postale fra il continente e l'isola di Sicilia e intorno alle coste della medesima:

Presenti e votanti . . . . .	218
Maggioranza . . . . .	110
Voti favorevoli . . . . .	208
» contrari . . . . .	10

(La Camera approva.)

Risultamento della votazione sul progetto di legge per una spesa straordinaria sul bilancio 1862 del Ministero della guerra per costruzione di magazzini a ricovero del materiale da guerra:

Presenti e votanti . . . . .	218
Maggioranza . . . . .	110
Voti favorevoli . . . . .	206
» contrari . . . . .	12

(La Camera approva.)

**RELAZIONE SUL PROGETTO DI LEGGE PER UN CREDITO DI UN MILIONE AL MINISTERO DELLA GUERRA PER RIPARAZIONI A FABBRICATI MILITARI.**

**PRESIDENTE.** Il deputato Pescetto ha facoltà di parlare per presentare una relazione.

**PESCETTO, relatore.** Ho l'onore di deporre alla Presidenza la relazione sul progetto di legge presentato dal ministro delle finanze per accordare al Ministero della guerra la facoltà di disporre di un milione di lire, necessarie alle spese di riparazione dei fabbricati militari e di riduzione dei conventi che si occupano per l'alloggio delle truppe, atteso che la leva avendo fornito circa 70 mila uomini, non si avrebbero locali per ricoverarli.

Il Ministero della guerra ha quindi urgente bisogno di avere questi fondi a sua disposizione onde poter ridurre alcuni conventi ad uso delle truppe, non già in modo definitivo, ma in guisa almeno che la truppa trovi quel tanto che è necessario perchè vi possa rimanere con disciplina e segregata dai claustrali che devono occupare una parte dei conventi medesimi.

Domanderei quindi che questa legge si discutesse nella seduta di domani, affinché prima dello scioglimento della Camera possa essere votata.

**CRISPI.** Domando la parola.

Ho ceduto alla volontà della Camera accettando che la discussione e la votazione delle leggi di finanza precedano le mie interpellanze al ministro della guerra. Per tutte le altre leggi io prego vogliate avere l'indulgenza di non ammettere che l'ordine del giorno venga immutato.

Le mie interpellanze sono di un tale interesse che io non credo possano ulteriormente essere differite. Ove lo fossero, varrebbe lo stesso che negarmi la facoltà di farle. Coteste interpellanze una volta annunziate è bene che abbiano effetto. Posponendole a tutte le leggi che si andranno di mano in mano dichiarando d'urgenza, ne verrebbe che io non potrei giungere a tempo, prima che si proroghi la Sessione, a godere di un diritto che già mi fu da voi accordato.

**PRESIDENTE.** Il deputato Pescetto ha la parola.

**PESCETTO.** Non già per oppormi alla proposta che ha fatto testè l'onorevole Crispi, ma unicamente per una questione di fatto, io osservo che tutti gli uffizi unanimi hanno approvato questa legge, la quale per conseguenza sarà forse votata come quelle che furono deliberate or ora. Per questo

motivo insisterei che fosse data la precedenza a questa legge onde assicurarne l'esito, avvertendo che altrimenti il servizio militare, che la Camera in più circostanze si è pronunziata di voler assicurato, rischierebbe di non esserlo.

**CRISPI.** Abbiamo due leggi di finanza ancora da discutere; ne abbiamo due altre di diverso argomento all'ordine del giorno che furono dichiarate d'urgenza. Io sono sicuro che la Camera non vorrà separarsi prima di averle tutte votate.

Si potrebbe in conseguenza, per esaurire tutte coteste materie, continuare le nostre sedute fino a lunedì o martedì. Intanto, a far ciò, non credo necessario si muti l'ordine del giorno, potendosi le leggi annunziate mettersi al seguito delle mie interpellanze.

Ad ogni modo io prego la Camera, prima di pronunziarsi, a volere tener presente la mia domanda.

**PRESIDENTE.** Il relatore che ha presentato la relazione su questo progetto di legge chiede che esso abbia la precedenza sulle interpellanze del deputato Crispi.

Il deputato Crispi domanda all'incontro che sia messa all'ordine del giorno dopo le interpellanze da lui annunziate.

Interrogo la Camera se intende accogliere la richiesta del relatore della Commissione.

**CRISPI.** Siccome la mia proposta è fatta in via d'emendamento, deve avere la precedenza nell'essere messa ai voti.

**PRESIDENTE.** Considerando la richiesta del deputato Crispi come emendamento alla proposta del relatore della Commissione, la metto prima ai voti.

Domando se la Camera intende che questo progetto di legge venga posto all'ordine del giorno dopo le interpellanze Crispi.

(Dopo prova e controprova, la proposta del deputato Crispi è rigettata.)

Il progetto di legge sarà dunque posto all'ordine del giorno prima delle interpellanze del deputato Crispi.

**DISCUSSIONE E ADOZIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PER UNA SPESA DESTINATA ALL'ESPOSIZIONE DI LONDRA.**

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno chiama la discussione del progetto di legge portante spesa straordinaria sul bilancio 1862 del Ministero di agricoltura, industria e commercio, per provvedere all'esposizione internazionale di Londra.

Do lettura del progetto:

« Art. 1. È stanziata nel bilancio del 1862 del Ministero d'agricoltura, industria e commercio, la spesa straordinaria di un milione duecento sessantottomila ottocento sette lire per provvedere all'esposizione internazionale di Londra nel 1862, da applicarsi al capitolo 79 colla denominazione: *Esposizione internazionale di Londra del 1862.* »

« Art. 2. È pure autorizzata la spesa straordinaria di lire 100,000 per lo scopo esclusivo di abilitare il Governo a subsidiare proporzionalmente quelle provincie o municipii che a loro spese spediranno operai alla suddetta esposizione. »

« Art. 3. Il Governo del Re, compiute le operazioni dalla presente legge autorizzate, ne renderà conto al Parlamento. »

Domando al signor ministro se accetta la modificazione proposta dalla Commissione.

**PEPOLI G., ministro per l'agricoltura, industria e commercio.** L'accetto.

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





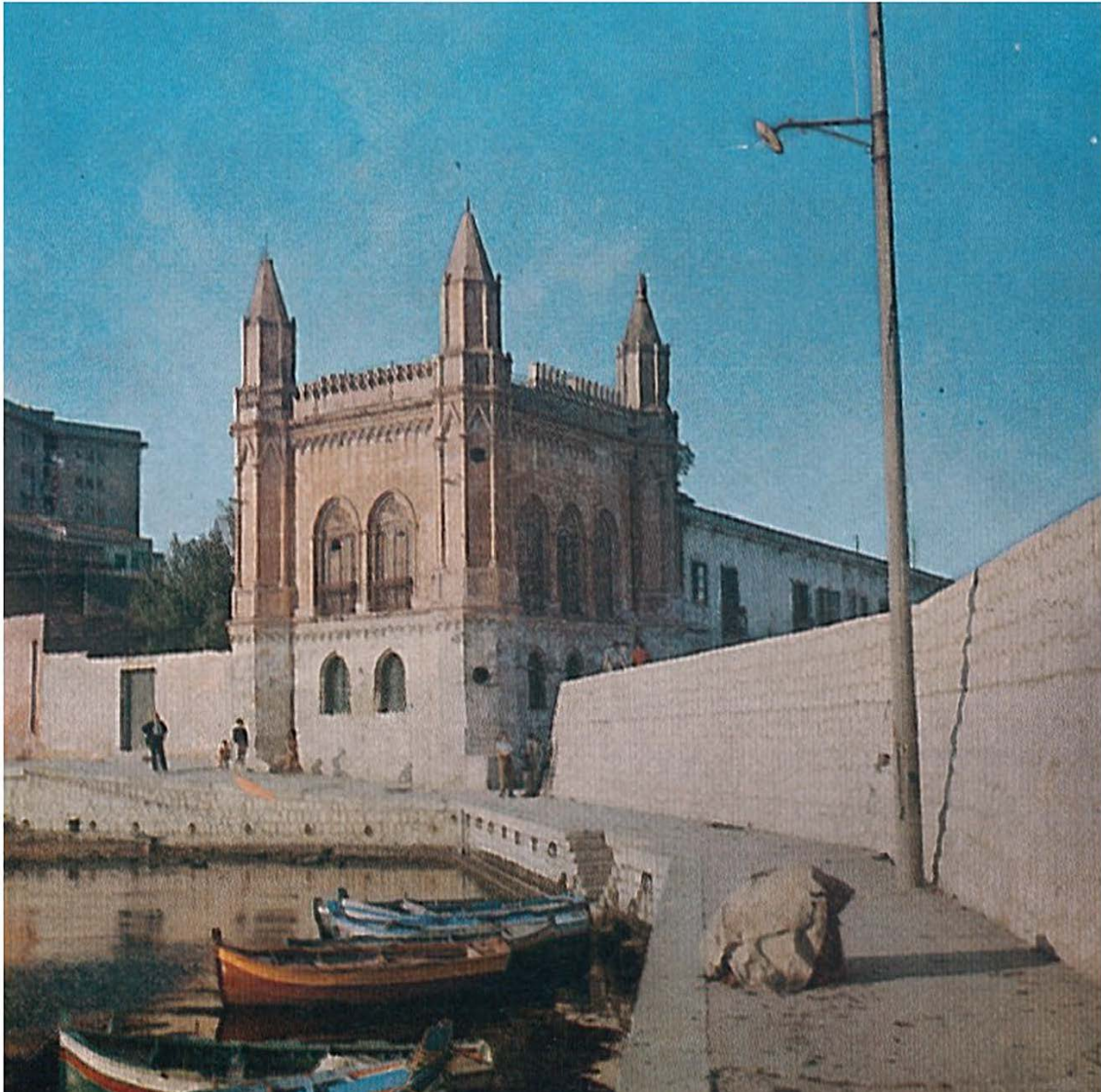
[Torna all'indice](#)

# La Società Florio



### La famiglia Florio

Mario Taccari, *I Florio*, Caltanissetta [etc.], Sciascia, 1967



## Villa Florio all'Arenella

Mario Taccari, *I Florio*, Caltanissetta [etc.], Sciascia, 1967



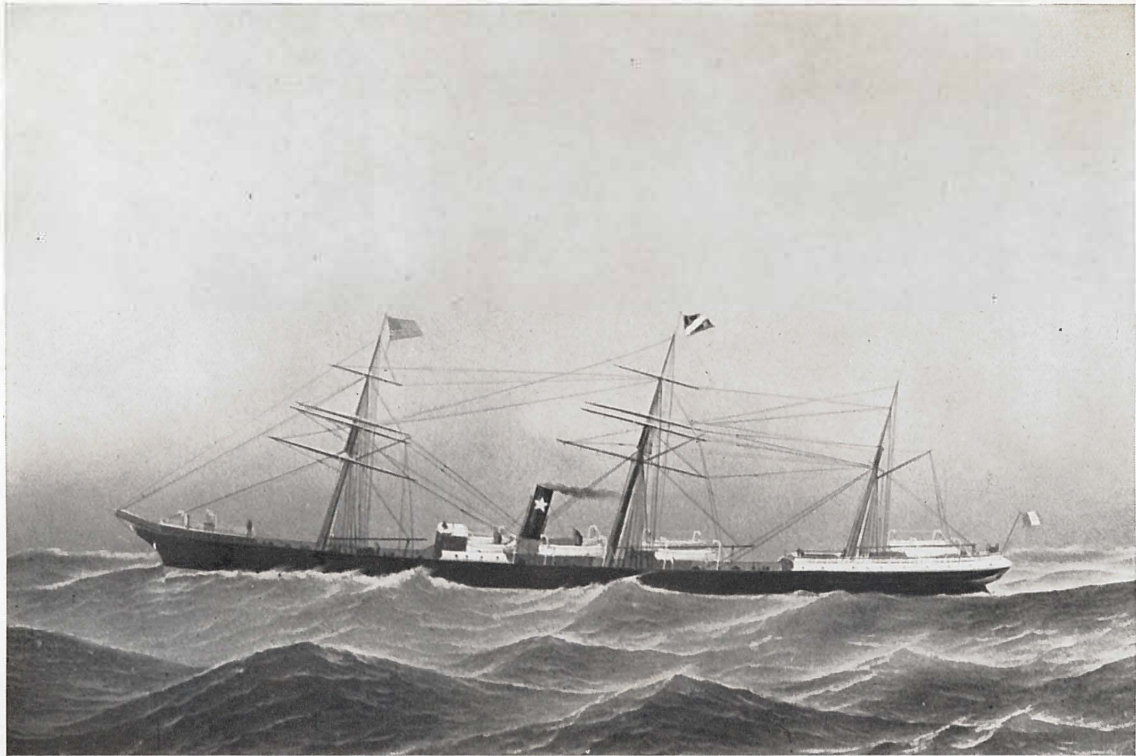
Vincenzo Florio

Mario Taccari, *I Florio*, Caltanissetta [etc.], Sciascia, 1967



Ignazio Florio

"L'Illustrazione Italiana", 31 maggio 1891



VINCENZO FLORIO, PIROSCAFO DELLA SOCIETA FLORIO  
(Museo navale di Genova).

Mario Taccari, *I Florio*, Caltanissetta [etc.], Sciascia, 1967

**SERVIZIO**  **REGOLARE**

**VIAGGI DIRETTI**  
 da Genova a Palermo, Livorno a Palermo e viceversa  
 con piroscafi francesi della **Compagnia M. Fraissinet Père et fils**

---

**PARTENZE SETTIMANALI**

Da Genova per Palermo ogni lunedì alle ore 11 pomeridiane  
 Da Palermo per Genova ogni venerdì alle ore 11 antemeridiane precise.  
 Da Livorno per Palermo ogni sabato alle ore 12 meridiane  
 Da Palermo per Livorno ogni martedì alle ore 5 pomeridiane precise.

La Compagnia s'incarica pel trasporto di merci e passeggeri destinati in Marsiglia col trabalzo in Livorno o Genova sopra altri piroscafi della stessa Compagnia a proprie spese e non a suoi rischi.

**TARIFFA PEI PASSEGGIERI**

<p><b>DA PALERMO PER LIVORNO</b></p> <p>Prima classe . . . Duc. 24 »                  Seconda » . . . » 18 »                  Terza » . . . » 9 »</p>	<p><b>DA PALERMO PER GENOVA</b></p> <p>Prima classe . . . Duc. 28 80                  Seconda » . . . » 21 80                  Terza » . . . » 10 80</p>
---	--

Per merci e passeggeri dirigersi strada Matarazzari presso i signori I. e V. Florio

"Giornale Ufficiale di Sicilia", 24 agosto 1860

**Un nuovo piroscifo.** — Oggi, scrive il *Piccolo* di Napoli del 29 ottobre, l'*Ortigia* fece la prova della sua macchina.

L'*Ortigia* è un piroscifo del comm. Florio: commesso dalla Società *Trinacria* ai fratelli Orlando di Livorno, e finito di costruire dopo la catastrofe di quella Società, ora fa parte della flotta del signor Florio, succeduto a quella Compagnia di navigazione.

È una nave lunga circa 300 piedi inglesi, snella, capace di carico per 1000 tonnellate, celere, elegante, fornita di comodi e di *comfort*; è una nave tutta italiana, perchè costrutta in Italia, da ingegneri, da armatori, da operai italiani, ai quali tutte le provincie d'Italia possono dire di avere contribuito ciascuna la sua parte, come a solenne plebiscito della industria paesana; è una nave, infine, che fa onore a chi l'ha costrutta, a chi la possiede, e soprattutto ai progressi industriali del paese, di cui è una solenne attestazione. Quando siamo entrati stamane in quella sala, così bella, così elegante e soprattutto così armonicamente gaia, come se ne vede di rado in simili costruzioni; quando abbiamo veduto quelle cabine, pulite, comode, decenti, ariose; quando abbiamo veduto ed esaminato tutta quella mole solida, bella insieme, quando l'abbiamo veduta alla prova, agile e sicura affrontare il mare e solcarlo, quasi senza che ci accorgessimo che si muovesse, noi, che avevamo visto ed ammirato bastimenti inglesi e francesi, ci siamo sentiti una gran gioia, ed un certo orgoglio, nella coscienza che l'industria italiana non è inferiore alla straniera.

Questo sentimento ci ha accompagnati in tutta la corsa per quell'incanto che sono il golfo e le coste sorrise di Napoli; questo sentimento ha primeggiato nei brindisi che si sono avvicendati nella lauta collezione che i rappresentanti del comm. Florio hanno imbandita agli invitati. Si son fatti brindisi al Florio, all'ammiraglio Del Carretto, alla Commissione della marina militare, che è venuta ad esaminare la macchina, al direttore della posta cavaliere Varè, ai cortesissimi rappresentanti della Compagnia; ma il brindisi ch'è stato la sintesi e il coronamento di tutti i brindisi, il brindisi che ciascuno aveva nel cuore anche se nessuno l'avesse pronunziato, il saluto principale ed universale, saluto ch'era una constatazione di un fatto ed insieme un augurio ed una speranza, è stato per l'industria nazionale.

Alle 3 l'*Ortigia* era rientrato in porto; e gli invitati, tra cui parecchie signore, lasciavano il suo bordo col cuore pieno e soddisfatto, come s'esce da una festa patriottica, per tornare in città.

L'*Ortigia* partirà stasera per Palermo, d'onde andrà in Oriente. Alla nave ed al bravo capitano Paratore, che la conduce, auguriamo felicissimo viaggio.

## Un nuovo piroscifo

"Gazzetta Ufficiale del Regno d'Italia", 3 novembre 1877





## 2<sup>a</sup> TORNATA DEL 13 LUGLIO 1867

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE AVVOCATO RESELLI.

**SOMMARIO.** *Risoluzione proposta dal deputato Di San Donato, relativa all'organismo del Banco di Napoli, accettata dal ministro per l'agricoltura e commercio, e approvata dopo spiegazioni dei deputati Lampertico e La Porta, relatore. = Comunicazione dell'accordo tra il Ministero, e la Commissione circa una somma portata al capitolo 39 del bilancio del dicastero dell'agricoltura e commercio. = Approvazione dell'articolo del disegno di legge per la nazionalità da conferirsi al signor Waddingthon. = Interpellanza del deputato Asproni sulle condizioni della Sardegna, e sue istanze di provvedimenti di urgenza — Dichiarazioni dei ministri per l'interno, pei lavori pubblici e per l'agricoltura e commercio — Osservazioni del deputato Salaris. = Sollecitazione del deputato Fossombroni. = Istanze del deputato Picardi circa la Cassa di sconto di Messina — Osservazioni del deputato Amari, e spiegazioni del ministro per l'agricoltura e commercio. = Istanza del deputato Catucci. = Approvazione dei due articoli dello schema di legge per opere al porto di Ravenna. = Istanza del deputato Farini per altri lavori, e spiegazioni del ministro dei lavori pubblici. = Interpellanza del deputato Curti, e proposta di provvedimenti in favore delle persone, o delle famiglie di coloro che hanno prestato la loro opera coraggiosa nelle epidemie — Dichiarazione del presidente del Consiglio.*

La seduta è aperta alle ore 8 3/4.

**BERTEA**, segretario, legge il processo verbale delle due precedenti sedute serali.

### SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DEL DISEGNO DI LEGGE RELATIVO ALLA COSTITUZIONE DEL BANCO DI SIGILIA.

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca la continuazione della discussione del disegno di legge relativo al Banco di Sicilia.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Di San Donato.

**DI SAN DONATO.** Alcuni miei colleghi mi hanno fatto osservare che non è bene applicare al disegno di legge sul riordinamento del Banco di Sicilia, che ora è in discussione, l'articolo 5 ch'io mi era permesso di proporre, e che in certo modo metteva al coperto il Banco di Napoli dai tanti ordinamenti che i vari ministri di agricoltura e commercio del regno d'Italia si sono creduti in dovere di mutare o modificare. Io credo, e credo fermamente che questo mio articolo non guasta punto la legge che è in discussione; ma, per amore di conciliazione, comincerò a domandare all'onorevole ministro d'agricoltura e commercio s'egli accetta l'ordine del giorno che in compagnia d'alcuni amici miei ho presentato. Se il signor ministro dichiarerà nettamente di accettare il mio ordine del giorno, io ritirerò volentieri l'articolo 5 che in modo addizionale aveva proposto alla legge che abbiamo in discussione.

E nel pregare l'onorevole nostro presidente a darne lettura, io aspetto la dichiarazione del Ministero.

**PRESIDENTE.** Do lettura della risoluzione proposta dall'onorevole Di San Donato, sottoscritta anche dagli onorevoli Nicotera, Lazzaro, Praus e Avitabile, del seguente tenore :

« La Camera delibera che gli statuti in vigore sul Banco di Napoli non possono essere ulteriormente mutati o modificati, se non per legge. »

Domando all'onorevole ministro di agricoltura e commercio se l'accetta.

**DE BLASIS**, ministro per l'agricoltura e commercio. Accetto.

**DI SAN DONATO.** Allora io ritiro la proposta dell'articolo addizionale e aderisco che la mia proposta prenda la forma di un voto motivato, ammesso ora dall'onorevole ministro.

**PRESIDENTE.** La parola spetta all'onorevole Lampertico.

**LAMPERTICO.** Io volevo soltanto proporre ciò che ora venne proposto dall'onorevole San Donato. Infatti, io sono d'accordo con lui nel lamentare che gli statuti organici d'un Banco siano piuttosto determinati con decreto reale che con legge. Io sono ancora dello stesso suo avviso nel lodare i decreti relativi al Banco di Napoli quali sono quelli, per cui si è affidata l'universalità degli interessi del Banco ad un Consiglio d'amministrazione, nel quale hanno una rappresentanza il Consiglio comunale e provinciale e la Camera

nale di statistica coll'assegno della somma di 30,000 lire...

**RICCIARDI.** Domando la parola.

**PRESIDENTE.** Essendovi perfetto accordo tra Commissione e Ministero, non è il caso di entrare in questa discussione; epperò io come presidente non faccio altro che annunciare il fatto alla Camera e prenderne atto a nome della medesima.

L'onorevole Ricciardi ha facoltà di parlare.

**RICCIARDI.** Prendo la parola per protestare, non già contro quel ch'ella dice, bensì contro l'interpretazione data all'ordine del giorno Ferraris-La Porta, il quale può contemplare il passato, ma non mai il futuro. Trattasi qui di un fatto nuovo del tutto. S'immagini che il signor ministro d'agricoltura e commercio, invece delle 33 mila lire che ci domanda e ch'io son disposto a votare, ci dimandasse un milione. Potremmo noi concederglielo senza discutere?

**PRESIDENTE.** Perdoni, onorevole Ricciardi: ella deve ricordare che, dopo la formale deliberazione della Camera, a cui allude, ve ne fu un'altra, con cui la Camera ammise la questione pregiudiziale, cioè che non si dovesse più entrare in discussione, quando vi fosse accordo anteriore, o contemporaneo, fra Commissione e Ministero: epperò mi permetta che io non la lasci entrare in questa discussione.

**RICCIARDI.** Rimane dunque stabilito la Commissione aver ricevuto dalla Camera un diploma d'infallibilità indefinito, la quale abbraccia così il passato, come il futuro.

**PRESIDENTE.** L'incidente non ha seguito.

**ASPRONI.** Domando la parola.

Se è terminata la legge sul Banco di Sicilia, io allora dovrei fare la mia interpellanza.

**PRESIDENTE.** Aspetto appunto che venga il signor ministro, il quale si è assentato un momento, ma rientrerà or ora.

Intanto possiamo deliberare su alcune altre leggi, che non daranno luogo a discussione.

#### VOTAZIONE DI UN DISEGNO DI LEGGE.

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno chiama la discussione del progetto di legge portante la concessione della naturalità italiana al signor Waddingthon Evelino. (V. *Stampato* n° 60-A)

La discussione generale è aperta.

Nessuno domandando la parola, dichiaro chiusa la discussione generale, e si passerà a quella dell'articolo. Ne do lettura:

« *Articolo unico.* È accordata la piena naturalità italiana al cavaliere Evelino Waddingthon, nativo di Londra ed abitante in Perugia. »

Nessuno domandando la parola, lo pongo ai voti.

(È approvato.)

#### INTERPELLANZA DEL DEPUTATO ASPRONI.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Asproni ha facoltà di parlare, onde svolgere la sua interpellanza.

**ASPRONI.** Signori, in altri momenti avrei data altra solennità alla mia interpellanza; e la causa certamente lo avrebbe meritato: oggi dovrò essere breve, anzi laconico, contentandomi solamente di accennare i mali, affinché i ministri s'informino e provvedano.

La siccità, alla quale l'anno scorso è susseguita una fame desolante in Sardegna, ha strappato un grido di dolore che ha trovato un'eco in Italia e fuori.

La deputazione sarda, commossa dalle condizioni del paese, per non trattenere la Camera in discussioni, e per fare più presto, si rivolse al Governo. Ed io debbo dichiarare che il Governo si mostrò penetrato della grave situazione, e sollecito a provvedere, per quanto era in lui possibile, e per quanto le condizioni delle cose lo permettevano. Si provvide per attivare i lavori pubblici in vari punti dell'isola, ma tutto quello che si voleva fare non si potè per cause inescusabili ma che non si potevano istantaneamente rimuovere; non si potè in grazia degl'ingegneri che in tanti anni non avevano preparati gli studi per fare le opere pubbliche decretate per legge.

A queste desolazioni sono seguiti naturalmente i dolori e i disordini. Noi avevamo notato al Ministero l'inconveniente e il male che era derivato dall'invio di una turba di coatti, poichè oramai è invalso il mal vezzo di considerare la Sardegna come terra di esuli, come inferno dei viventi, la Caienna d'Italia; e questo mal vezzo deve cessare. I Sardi non sono più rassegnati a tollerare quest'oltraggio.

Nell'inverno decorso in Cagliari ed in altri punti si costituirono comitati per la fame.

Dirò di passaggio che perfino Pio IX mandò qualche conforto a questo comitato, ma nessuno ne fu mandato a nome della Corona dal Governo, o a nome del Ministero o dei singoli ministri.

Quando noi facevamo le rimostranze nostre oralmente, in una seduta notturna al Ministero, con intervento di tutti i ministri, coll'intervento di tutti i deputati dell'isola che erano a Firenze, dopochè il signor ministro dei lavori pubblici d'allora ci presentò la designazione dei luoghi dov'erano indicati i lavori che si dovevano eseguire, io specialmente gli notai l'esclusione del circondario di Nuoro, dove pure era maggiore il bisogno.

Ricorderanno gli ex-ministri come io mi affrettai a dichiarare chè, trattandosi di gente che non si rassegnava, e faceva bene, a morire di fame, fra breve sarebbero seguiti disordini. E i disordini seguirono in larga scala; ma i lavori non si potevano fare, e il ministro non ne diceva le ragioni, perchè gl'ingegneri non avevano preparati gli studi.

In un altro punto si era dovuto procedere all'americana, a fare dei movimenti di terra, studiando e lavorando; così non si è voluto fare pel circondario di Nuoro.

Signori, nella terra della proverbiale fertilità la gente soccombette di pura inedia. Si trovarono degli sventurati morti con qualche filo d'erba sulla bocca. Questo non fa onore all'Italia, nè al Governo. L'anno che venne dopo fino alla primavera prometteva un raccolto discreto; dico discreto, non abbondante, perchè, per mancanza delle sementi, non si era potuta fare tutta la solita coltivazione. Ma pare che tutti gli elementi fossero congiurati ad affliggere la povera Sardegna. Avrete letto sui fogli l'irruzione delle cavallette, che non solo devastarono le erbe e le piante, ma hanno invaso anche le città, ed hanno divorato perfino la scorza degli alberi. Non c'è rimasto più nulla: tutto fu distrutto, le viti tutte divorate. Non rimane che la disperazione, specialmente in quei punti che sono stati percorsi da questo flagello. In tutto il circondario di Cagliari, e specialmente nel Sarrabus, al momento che io parlo non si sa come fare per vivere. Hanno uccise tutte le bestie che avevano per potersi nutrire. Io sono ricorso all'onorevole ministro, ma non so se abbia avuti fondi disponibili per provvedere a quelle supreme necessità. Potete comprendere, signori, che la fame non ragiona, e che anche colorò che non hanno disposizione a mal fare, vi si inducono per procurarsi del cibo e conservare la vita, perchè quando uno è ridotto a questo punto, allora rientra nel diritto di natura, che è superiore a tutti i diritti positivi, e tutti i beni diventano comuni. La sicurezza pubblica quindi ne è stata fortemente compromessa.

Nel circondario di Nuoro, di cui vi parlava testè, sono avvenute nel giro di pochi mesi grassazioni deplorevoli entro le popolazioni, cosa che non si era mai osata, mai tentata, mai neppure concepita. Indicherò e più importanti.

Tre grassazioni furono fatte nel villaggio di Mamojada; uno dei comuni più laboriosi, e più tranquilli dell'isola. E notate la circostanza, che in una di queste grassazioni un domestico riuscì a fuggire dalle mani degli espilatori, e corse alla caserma dei carabinieri a domandare soccorso; ma non trovò nessuno, nemmeno il piantone!

Nel Campidano di Cagliari, cominciano già le scorriere, e si è tentato di rubare e di aggredire anche lo stabilimento delle miniere. Credo che il tentativo sia stato specialmente replicato nella miniera di Montevocchio.

Se si considera lo stato di queste misere popolazioni, dopo il flagello delle cavallette divoratrici, si comprenderà bene che quel che è loro rimasto non basterà a pagare gli esattori che sono in giro. Considerate, o signori, che, quando si pretende di trar sangue dalle pietre, allora si mette a prova durissima e pericolosa la pa-

zienza dei cittadini, la longanimità delle popolazioni a cui la vita riesce più di peso che di conforto.

Partendo da questo stato di cose, io domando a voi ed a me stesso, quale potrà essere la condizione della povera Sardegna, allorchè saremo all'ottobre e alla stagione invernale. Il signor ministro vorrà egli prevedere e provvedere, o dovranno aspettare (come si è fatto qualche volta) che il male arrivi al colmo, e spendere milioni in violenti repressioni? Io credo che questo non si debba fare, nè sia mai onesto di farlo, nè in Sardegna, nè in veruna parte d'Italia; ed ho fiducia che il signor ministro per l'interno e quello per i lavori pubblici non permetteranno questa seconda sventura. Attenderò quindi di udire da essi quali sieno i loro intendimenti, avendo presente specialmente anche la novità dei reati in Sardegna, dove (cosa che mai era accaduta finora) fu assalita perfino la diligenza, ed un povero ufficiale che vi si trovava e che fece resistenza venne maltrattato ed ucciso nel conflitto. Se questo malo esempio avesse sèguito, allora per la Sardegna sarebbe finita. Noi avevamo il vanto di non avere grassatori per le vie, ma anche questa corruttela si è introdotta.

Io ho presentato una memoria al Ministero quando era presidente del Consiglio l'onorevole barone Ricasoli, e gli previdi questi fatti, dicendo che questa sarebbe un'importazione che deriverebbe dal dono dei *coatti*. Badi bene la Camera che io non intendo mettere a fascio tutti quelli che colà furono mandati; fra essi vi era grande numero di malandrini, ma vi erano pure le vittime che non mancano mai quando si adoprano misure eccezionali, e si colpisce ad arbitrio dei prefetti, come si è fatto nel decorso anno.

I buoni si sono dati al lavoro, gli altri sono perturbatori della pubblica pace, sicchè la Sardegna fece proteste anche a nome dei corpi costituiti, perchè ormai la Sardegna è stanca di vedersi offesa nel sentimento del suo onore. Io prego il presidente del Consiglio di far cessare questo insulto, questa mala abitudine di considerare la Sardegna come terra di punizione, come un vasto carcere penitenziario.

**RATTAZZI**, *presidente del Consiglio*. Io deploro quanto l'onorevole Asproni, e quanto ciascuno di noi può deplorare, la dolorosa condizione, in cui da qualche tempo sgraziatamente si trova la Sardegna; condizione che in gran parte, certo non è imputabile ad alcuno, ma è da attribuirsi invece agli avvenimenti superiori alla volontà umana, e quindi non se ne può addebitare il Governo.

L'onorevole Asproni e la Camera ritengano per fermo che il Ministero prende sommamente a cuore le sorti di quella disgraziata provincia. Spero che l'onorevole Asproni vorrà rendermi questa giustizia, che non sia mai da parte mia che vi sia stata dimenticanza di quella parte del regno italiano.

Certamente egli non ignora che non dipende sempre

## TORNATA DEL 13 LUGLIO 1867

dal potere del Governo di pervenire in aiuto a tutte le sventure che colpiscono l'una o l'altra parte del territorio del regno, e per quanto grande possa essere il desiderio degli uomini che seggono al potere, bene spesso, malgrado la migliore volontà, si trovano nell'impotenza, perchè mancano i mezzi per sovvenire a tutti i bisogni che si presentano.

Ma quello che certo si è, tutti i mezzi, di cui può disporre il Governo nella cerchia delle sue facoltà, non ha mancato di valersene, e non mancò di farne uso rispetto particolarmente all'isola della Sardegna.

Egli si doleva in primo luogo, dalle conseguenze che nascerrebbero per le disposizioni del domicilio coatto. Io sono d'accordo con lui, che il domicilio coatto ha potuto produrre qualche meno favorevole effetto; ma l'onorevole deputato Asproni ben comprende che, dal momento in cui si è dato il provvedimento dei domicili coatti, certo questi dovevano essere attuati piuttosto in un'isola che non nel continente. Non deve quindi la Sardegna offendersi, se essendo isola, e quindi la parte più segregata del territorio italiano, sia in quel luogo che siasi particolarmente applicato questo provvedimento.

Però, siccome oggidì il domicilio coatto non è più applicato, così io spero che nessuno non avrà nemmeno più a dolersi di questa condizione la quale era una quasi necessità per dare esecuzione alla legge votata dal Parlamento.

Egli si doleva anche della sicurezza pubblica. È vero che in alcune località si verificarono grassazioni, di cui rarissimi erano in Sardegna precedentemente gli esempi, ma posso assicurare la Camera che non è grande il numero di questi dolorosi fatti. Essi si circoscrivono a 4 od a 5, e posso parimente assicurare la Camera che, dal lato delle autorità della pubblica sicurezza, nulla si è ommesso, sia per venire in cognizione degli autori, e sia anche per impedire che questi fatti si rinnovino per l'avvenire, e non sia il caso di far uso della forza armata; e se ha potuto avvenire quello che egli ha avvertito, cioè che i carabinieri non si trovarono nella loro caserma quando vennero ricercati, mi permetta l'onorevole Asproni di dirgli, che questo prova che i carabinieri non dormono, e che sono continuamente in perlustrazione, appunto per far sì che, ove si verifica qualche crimine, possano più facilmente essere gli autori scoperti.

Del resto, debbo accertarlo ancora una volta, che non solo non si è ommesso, ma non si ometteranno per parte del Ministero tutti gli eccitamenti necessari per spingere le autorità locali a scoprire i colpevoli e impedire che nuovi misfatti abbiano luogo.

Infine, egli si doleva del difetto di lavoro, e quasi invitava il Governo a dichiarare se, prevedendo i pericoli che potevano sorgere dalla mancanza di lavoro ed anche dalla mancanza di raccolti nei mesi successivi, egli non si fosse preoccupato di questa futura proba-

bilità di nuovi inconvenienti che avrebbero potuto derivarne.

Or bene, se mi permette l'onorevole Asproni, gli darò lettura di un rapporto, che mi venne fatto dal prefetto della provincia di Cagliari, ove vengono indicati tutti i lavori che sono incominciati nell'isola ed a cui si sta procedendo colla massima attività e col massimo impegno, sia per parte del Genio civile, sia per parte di tutte le altre autorità a cui incombe questo servizio.

Se mi permette la Camera ne darò lettura, perchè ritengo che questo è uno schiarimento, che toglie di mezzo tutte le imputazioni che si potrebbero fare, e che dimostra all'onorevole Asproni quanto sia l'impegno che il Governo mette nel compiere questi lavori.

« Al telegramma di ieri di V. E., che mi chiedeva informazioni sull'andamento delle opere pubbliche, io dava un riscontro telegrafico, ed ora ho l'onore di soggiungere le maggiori nozioni promesse.

« A tale scopo unisco due prospetti, uno dei lavori in corso a spese dello Stato, l'altro dei lavori a carico dei consorzi e dei comuni con sussidi della provincia, che fanno seguito e complemento agli altri due prospetti consimili trasmessi prima d'ora a V. E. non che alla relazione della perlustrazione da me fatta nella parte più disastrosa del circondario di Lanusei.

« Il servizio del Genio civile governativo, che da alcuni mesi procede in modo soddisfacente, ha potuto dare questi risultati; gran ventura che da quattordici mesi vi ha a capo l'ingegnere Imperatori, su di che ho scritto al Ministero dei lavori pubblici queste parole: « Con questa occasione, nella quale si parla delle opere « pubbliche, in genere, godo di fare una franca ed esplicita dichiarazione che, cioè, se questo ramo di servizio andava tutt'altro che bene da parte dell'ufficio « del Genio civile all'epoca che io assunsi il governo « di questa provincia, e si continuò sullo stesso piede, « non ostante non rari e non velati rapporti, dacchè il « cavaliere Imperatori ne assunse la direzione, le cose « mutarono faccia. Ciò che prima si faceva, e non bene, « in tre mesi, ora si fa in un mese, e, a mio credere, « benissimo. Per cui, ciò ch'io temo di peggio si è la « traslocazione del suddetto capo d'ufficio da questa « ad altra provincia. »

« Nel mio telegramma di ieri, risponsivo a V. E., io aveva pure l'onore di segnalare, come opere di molto interesse locale e da dare lavoro ad operai, le seguenti che ripeto coll'aggiunta di quelle cifre che ho potuto avere:

« 1° Miglioramenti al porto di Cagliari. Il progetto fu spedito da qualche tempo al Ministero dei lavori pubblici;

« 2° Strada da Sorgono a Gavoi (chilometri 36); spesa di lire 2,300,000;

« 3° Strada da Barumini a Nurallao (chilometri 14); spesa di lire 350,000;

« 4° Strada Marmilla (chilometri 37); spesa di lire 860,000;

« 5° Strada da Fonni a Ilbono;

« 6° Strada da Quartu a Muravera e Tortoli. Gli studi di dettaglio della strada al n° 3 sono molto avanzati; per le altre in massima parte vi sono gli studi di *massima* solamente. »

Vede dunque l'onorevole Asproni che non si è omesso per parte dell'amministrazione centrale di dare tutta la spinta possibile a questi lavori, e che se non vi saranno raccolti molto abbondanti, tuttavia non mancherà lavoro sufficiente per impedire che possano aver luogo quei fatti che egli teme, e che tutti speriamo non verranno a funestare quella disgraziata popolazione.

Spero che questa risposta sarà soddisfacente per l'onorevole Asproni e per la Camera, e che egli non farà altre osservazioni.

**GIOVANOLA**, *ministro dei lavori pubblici*. A quanto ha detto l'onorevole presidente del Consiglio, mi preme di aggiungere che nella provincia di Cagliari vi ha un egregio ingegnere capo, di cui sono lieto di essere compaesano, e che io confortai ad adoprarsi in pro della Sardegna col medesimo zelo, colla medesima sollecitudine che aveva spiegato altrove, assicurandolo della gratitudine del Re e del paese. La provincia di Sassari è ugualmente assistita da un eccellente ingegnere capo, pel quale mi propongo di chiedere al Re una ben meritata ricompensa onorifica.

Gl'ingegneri nulla trascurano, nei limiti delle loro attribuzioni, affinché i lavori siano spinti ed eseguiti nel più breve termine possibile; e ne fa fede la relazione dell'ispettore Boggiani, che ho testè mandato in Sardegna per riferirmi intorno allo stato delle opere pubbliche in quella provincia.

Siccome questa relazione venne stampata nella gazetta ufficiale, or sono pochi giorni, mi permetto di richiamare, su tale documento, l'attenzione della Camera.

In esso si dimostra che nell'isola ora si stanno costruendo 126 chilometri di strada nazionale, colla spesa di 1,800,000 lire; parimente si stanno facendo sulle strade nazionali molti miglioramenti per la somma di lire 200,000. È già allestito il progetto per altri 35 chilometri per la somma di 1,300,000 lire, onde costruire il tronco fra Sorgono e Gavoi, e così completare la prima parte della strada centrale da Cagliari a Terranova.

Nella scorsa primavera si sono compiuti sul terreno i rilievi per aprire 30 chilometri di strada nella provincia di Cagliari, e per costruirne 120 nella provincia di Sassari.

Ora, finchè la stagione non permetta di riprendere i lavori in campagna, si stanno compiendo gli studi in modo che si possano cominciare i lavori nella prossima campagna invernale. Posso assicurare l'onorevole

Asproni e la Camera che sarà oggetto di mia particolare sollecitudine il dare prontamente ad appalto queste opere, per quanto i mezzi che ha il Governo e le leggi di contabilità lo permetteranno. I contratti saranno stipulati nel più breve termine possibile. Anzi, mi preoccupo di concludere un contratto generale di appalto, mediante il quale si possono anche anticipare i lavori prima del termine stabilito dalla legge che ne decreta le spese. Ho ricevuto dal prefetto di Cagliari un rapporto, il quale, mentre mi fa conoscere le deplorabili condizioni dell'isola, mi ha anche in parte consolato, notificandomi la buona impressione che fece in Sardegna la presentazione della legge per l'acquisto dei diritti delle strade ferrate, e spera che la Camera sia per fare buona accoglienza a quella proposta, poichè in essa la Sardegna proverà conforto ai suoi mali. Io sarò lieto, anche in questa parte, di avere giovato alla prosperità di quell'isola, alla quale non è questa la prima volta che ho dato prova della mia viva simpatia.

**PRESIDENTE**. La parola spetta all'onorevole Salaris.

**SALARIS**. Io non dirò che poche parole, sull'argomento della interpellanza del mio amico Asproni.

Mi compiaccio anzitutto delle parole con le quali il signor ministro dei lavori pubblici dichiarò di aver dato ordini precisi per la continuazione degli studi necessari a proseguire i lavori stradali in Sardegna, e me ne compiaccio tanto più inquantochè corse voce, che da lui si fossero fatti sospendere. Ora questa voce, che fece dolorosa impressione, è smentita, ed io ho ragione a lusingarmi che gli studi saranno fatti non allo scopo di retribuire gl'ingegneri, sibbene per compiersi la rete stradale.

Mi compiaccio ancora che il signor ministro pensi all'appalto generale della costruzione delle strade di Sardegna, e siasi persuaso che quel sistema, mentre assicura la costruzione delle strade, apporta un vantaggio non lieve alle finanze dello Stato. Ed in ultimo mi compiaccio ancora che nella legge che riguarda le ferrovie dello Stato non abbia, come nol doveva per giustizia, obliate le ferrovie sarde.

All'egregio presidente del Consiglio dirò, che io nè alcuno dei miei colleghi può fargli appunto di avere dimenticato la Sardegna, ma egli vorrà ritenere essere nostro dovere richiamare la sua attenzione in questo momento sulle condizioni di quell'isola ridotta alla estrema miseria per ricolti ripetutamente falliti e per le altre cagioni enunciate dall'onorevole Asproni, ed a lui, ed a voi tutti notissime. Provveda, io gli dirò solamente, perchè urge provvedere, perchè il provvedere è non solo questione di giustizia, ma questione ancora di umanità. In quanto all'applicazione della legge sul domicilio coatto, io dirò, che ne fu fatto il più strano abuso in danno della Sardegna. Quella legge, cui negai il voto, era una legge politica. Ora se il presidente del Consiglio avesse veduto i condannati a domicilio

coatto, sarebbesi persuaso che si abusò della legge, e di ladri e di assassini s'inondarono le città della Sardegna; si sarebbe persuaso che quella gentaglia non si intendeva affatto di politica, ma era ben accorta per commettere i più orribili ed a-dimentosi reati. Buona ventura per tutti, la legge dei sospetti cessò, e ormai dovrebbero cessare anche i suoi effetti, che per la Sardegna furono funestissimi.

A siffatto abuso, lo dichiaro, sarebbesi dovuto rispondere energicamente dalle Commissioni provinciali della Sardegna, rinviando codesta gente ricondannata a domicilio coatto nelle loro native provincie. Sì, così io avrei fatto, e questo fu il mio consiglio. Se arditamente fosse stato accolto ed eseguito, sarebbonsi richiamate le Commissioni delle provincie continentali alla verace applicazione della legge, e sarebbonsi risparmiare alle nostre popolazioni funesti spettacoli di orribili misfatti e scene di sangue.

**ASPRONI.** Conosco da lustri la lealtà di carattere del signor ministro dei lavori pubblici, per non dubitare mai della sincerità delle sue parole; io credo che egli spiegherà quella attività e quello zelo che pone nell'adempiimento de' suoi doveri, e di cui sempre gli serberanno grata memoria i Sardi, anche per quello che ha fatto in varie occasioni quando si è trattato di opere pubbliche della Sardegna.

Ma io richiamerò la sua attenzione sul rapporto dell'ispettore Boggiani, di cui ho qui sotto gli occhi una copia, che il signor ministro è stato cortese di fornirmi. Ho accennato al circondario di Nuoro. Forse la Camera crederà che Nuoro sia un piccolo circondario. No, non c'è provincia così vasta di territorio nel continente che sia pari in estensione al circondario di Nuoro. Ebbene, in questo circondario esiste una sola strada. Le linee che furono decretate nel 1862, furono trascurate, dimenticate anche per gli studi e per il tracciamento di massima sulla carta, perchè gl'ingegneri si erano occupati a fare studi di opere che riguardavano i comuni dai quali erano pagati, ed abbandonavano quelli che dovevano fare per officio.

Parlo degli ingegneri passati, gli attuali non li conosco e li stimo intelligenti ed operosi; cosa per altro che non m'impedirà, quando verremo a discutere il bilancio dei lavori pubblici un'altra volta, di proporre la soppressione del corpo del Genio. Sarà il mio *delenda Carthago* finchè siederò in Parlamento.

Ora, nel circondario di Nuoro si preparano le seguenti tratte, secondo la relazione del signor ispettore Boggiani: da Nuoro a Bitti 38 chilometri, da Dorgali ad Orosei 21; da Mamoiada a Fonni 13.

Questo è tutto ciò che vi è nel circondario di Nuoro, e sapete quando questi studi si sono cominciati? Si sono fatti ultimamente, dopo le istanze mosse al Parlamento, dopo gli eccitamenti, e le memorie colle quali ho tormentato tutti i ministri. L'onorevole mio amico Giovanola sa quante ne ho mandate al suo in-

dirizzo. Ora, questi studi credete voi che sieno compiuti? Sono fatti in *grosso*, e leggo nella relazione che potranno essere presentati all'esame del Ministero, non prima del prossimo mese di ottobre.

Domando io, se non si fanno nuove premure per aprire i lavori così necessari sollecitamente, che spererà, e che farà la gente che vede innanzi a sè il terribile spettro della fame? Che cosa avverrà nell'inverno? Questa è la questione.

Io dunque, mentre ringrazio l'onorevole ministro delle promesse che mi ha fatto, e che io accetto sinceramente, lo prego a non dimenticare anche queste considerazioni.

Ora verrò all'onorevole presidente del Consiglio. Anche delle sue parole io non dubito menomamente, e ne prendo atto; però io richiamerò la sua attenzione, ed anche quella del ministro di agricoltura e commercio, che vedo al suo fianco, sopra alcune cose che mi accingo a dire. Uno dei provvedimenti più necessari, più urgenti per l'ordine pubblico in Sardegna, è la circoscrizione territoriale.

L'onorevole presidente del Consiglio ha nel suo Ministero fasci di memorie e di reclami pubblici e privati, i quali provano all'evidenza che la cagione principale dei disordini nell'interno della Sardegna è questa benedetta circoscrizione.

La soppressione della prefettura in Nuoro è stata una pubblica calamità. Quelle montagne aggregate a Sassari soffrono immensamente, o signori; osservate che i dispacci che ora ci ha letto il presidente del Consiglio sono del prefetto di Cagliari, il quale nulla ha a che fare con quella parte della Sardegna; il prefetto di Sassari non ha mandato niente. Ci sono voluti gli stimoli del Governo perchè andasse a vedere i bisogni del paese che governava. Fece il giro al tempo delle ultime elezioni, e se ne può indovinare il fine principale. Frattanto questa nuova circoscrizione territoriale tanto reclamata, tanto necessaria, non si è fatta mai, ed urge, urge assolutamente di provvedere. Carlo Cattaneo diceva che bisognava portare la civiltà sui monti della Sardegna, e il Consiglio provinciale di Nuoro molto aveva fatto, molto si era adoperato con successo felicissimo, ma ora pur troppo tutto è ricaduto nella primitiva barbarie.

Sapete poi quale attenzione vi presta il Consiglio provinciale di Sassari? La Giunta municipale di Nuoro, come risulta da una lettera che mi scrive quel municipio e che ho depresso nelle mani del signor ministro dell'interno, aveva deliberato di avanzare domanda alla Cassa dei prestiti per la somma di lire 40,000 a fine di aprire lavori e sostentare la povera gente: ma la Giunta provinciale di Sassari non si è curata neppure di rispondere; epperò il Governo non ha potuto provvedere.

Questi disordini provano l'assoluta necessità di distaccare il territorio nuorese dalla provincia di Sassari. Questo reclamano tutte quelle popolazioni.

Se il ministro vuole i poteri necessari, li domandi alla Camera, ed io sarò il primo ad appoggiarlo, perchè siano concessi, e così riparare a questi mali.

La circoscrizione attuale è assurda: per esempio, il Goceano, che è alle porte di Nuoro, e deve andare, per cose giudiziarie, a Sassari; e questo porta perturbazione immensa nelle Corti d'assise che si devono tenere, perchè non potendosi avere il necessario numero di giurati, si devono rimandare i giudizi, epperò i poveri detenuti sono tenuti lungo tempo nelle carceri in aspettativa di dibattimento.

All'onorevole ministro di agricoltura e commercio farò preghiera di considerare quale sensazione farà in Sardegna, quando si saprà che si decretano e fondano stabilimenti di credito per le altre parti d'Italia, si vota un Banco, e ne godo, per la Sicilia, ma nulla affatto, nulla s'istituisce in Sardegna, dove queste istituzioni sono più necessarie. Noi non abbiamo nè istituzioni di credito agrario, nè istituzioni di credito fondiario; si sono proposte, si sono promesse, ma non si è mai concretato nulla.

Ora io chiedo tre cose specialmente, prendendo atto di quello che ha promesso il signor ministro dei lavori pubblici. Io prego l'onorevole presidente del Consiglio di occuparsi seriamente, come cosa principale della circoscrizione territoriale. Sappia egli che nel Nuorese noi siamo ridotti alla disperazione; che lo stesso sottoprefetto ha corso il pericolo di essere aggredito dai ladri, mentre si recava alla sua sede per la via di Orosei, e che si è salvato per caso, perchè i carabinieri di scorta si sono accorti a tempo; se no cadeva in mano dei ladri, perchè oggi dobbiamo temere anche la importazione del ricatto. Dunque, la prima cosa è la circoscrizione territoriale, perchè da questa dipende la parte della pubblica sicurezza e della spedizione delle cause criminali. D'altronde da questo dipende essenzialmente la civiltà di quei paesi che adesso sono abbandonati, e che pur sono meritevoli di grandi riguardi, perchè là vi sono ingegni svegliatissimi, ottimi cittadini che, ben governati, istruiti e meglio amministrati, farebbero mirabili progressi di civiltà.

Al ministro di agricoltura e commercio raccomanderò il credito fondiario, di fare qualche cosa per questo. Raccomanderò poi al ministro per le finanze ed al Ministero intero di vedere se si possa un poco rallentare l'azione degli esattori e dei commissari, perchè io non so quali siano le conseguenze che ne possano derivare. Saprà il Governo che più d'un commissario ha date le demissioni per non tribolare i poveri contribuenti e non esporsi a terribili vendette.

**BATAZZI**, presidente del Consiglio dei ministri, ministro per l'interno e reggente il Ministero delle finanze. L'onorevole Asproni crede che tutti i mali da cui è travagliata la provincia di Nuoro scomparirebbero, e forse verrebbe, direi quasi, l'età dell'oro quando si aggiungesse una prefettura nella città di

Nuoro. Io, dico il vero, se potessi avere la persuasione che ha l'onorevole Asproni dei vantaggi che sorgerebbero da questa ricostituzione dell'antica provincia di Nuoro, per quanto io non sia così facile per ciò che concerne l'aumento delle provincie, io verrei al Parlamento onde chiedere la facoltà di ricostituire quest'antica provincia. Ma mi permetta l'onorevole Asproni di dirgli che non credo che possano nascere tutti questi favorevoli effetti.

Io comprendo fino ad un certo punto che, quando vi è un'autorità superiore più vicina a coloro che sono amministrati, questa possa avere un'influenza maggiore, ed occuparsi con maggiore zelo dei bisogni di quelle popolazioni; ma che questo valga a far sì che la felicità regni in una data località, mi perdoni l'onorevole Asproni, ma io credo che egli abbia grandemente esagerato in questa parte; io non posso essere di quest'avviso.

La questione della ricostituzione della provincia di Nuoro, a parer mio, si collega col sistema generale che il Parlamento crederà di dovere adottare quando si tratterà del riordinamento delle provincie. Come ho detto altra volta, il Governo sta studiando in proposito un progetto di legge, il quale, io spero, nella seconda parte di questa Sessione potrà essere sottoposto alle vostre deliberazioni. Allora si vedrà quale possa essere il pensiero della Camera su questo argomento. Se essa si mostrerà inchinevole nell'idea di fare molte provincie, di renderle ancora più piccole di quello che ora sono, allora potrà essere che se ne stabilisca una anche a Nuoro; ma, se poi propendesse in una contraria sentenza, io non so veramente se sarebbe fattibile appagare il desiderio che il deputato Asproni a questo riguardo ha esternato.

Io, quindi, in questa parte non vorrei che la questione rimanesse pregiudicata. Essa verrà sottoposta al Parlamento, il quale prenderà le disposizioni più convenienti nell'interesse di tutte le parti del regno, e certo non dimenticherà anche gl'interessi ed i bisogni delle provincie della Sardegna.

Dirò adesso brevi parole non come ministro dell'interno, ma come incaricato di reggere il portafoglio delle finanze, rispetto a quell'istanza che avrebbe fatto l'onorevole Asproni di sospendere la riscossione delle imposte in quella provincia.

Io non potrei veramente assumere quest'impegno, nè la Camera potrebbe, nè vorrebbe autorizzarmi a dar questo provvedimento.

Del rimanente sta in fatto che quando si tratta di persone veramente bisognose, gli esattori hanno molti riguardi; a fine di non costringerle a fare enormi sacrifici per sopperire al pagamento delle imposte, e si concedono loro dilazioni per quanto l'interesse delle finanze lo permette.

Quanto a questo, l'onorevole Asproni può essere sicuro che tutta l'indulgenza che potrà concedersi non

verrà certamente negata. Ma, torno a dirlo, prendere l'impegno di non riscuotere colà le imposte nol potrei, perchè, se è sempre dovere di un ministro delle finanze il vigilare che si proceda alla esazione delle tasse con la debita energia, io credo che in questo momento tal dovere sia più grave e più sentito nelle ristrettezze delle nostre finanze. E se si lasciasse nascere l'idea che il Governo fosse disposto a sospendere la riscossione dei tributi, pochi o forse nessuno pagherebbe e la finanza ne soffrirebbe certo un grandissimo detrimento.

Io perciò prego l'onorevole Asproni a tenersi pago delle dichiarazioni che ho fatte, e di non chiedere che io prometta al di là di quello che potrei fare, e che la Camera stessa verisimilmente non approverebbe.

**DE BLASIS**, ministro per l'agricoltura e commercio. Darò anch'io una breve risposta all'eccitamento che l'onorevole Asproni ha voluto farmi. Io prego l'onorevole Asproni a credere che, come ministro di agricoltura, industria e commercio, io mi ritengo, più che ogni altro dei miei colleghi, obbligato ad avere pensiero dell'isola di Sardegna, nella quale fatalmente e l'agricoltura, e l'industria, ed il commercio non sono in quello stato in cui è desiderabile che fossero. Io spero che i deputati sardi faranno testimonianza della premura con cui nella ristrettezza di mezzi dei quali dispone il mio Ministero, io mi sono prestato, specialmente nell'occasione del disastro delle cavallette, e specialmente per istituire colà i comizi agrari, dai quali io attendo assai buon esito per lo sviluppo dell'agricoltura dappertutto, ma più specialmente dove alla naturale feracità del suolo non corrisponde l'opera intelligente ed il conveniente capitale. Dirò poi per riguardo agli istituti di credito, dei quali l'onorevole Asproni ha lamentato che la Sardegna non sia provvista, che disgraziatamente il mio Ministero li riconosce, li ordina questi istituti di credito, ma non può crearli, poichè non ha i fondi necessari all'uopo. Certo io desidero grandemente che sorgano degl'istituti di credito in Sardegna, e se sorgeranno, avrò a cuore di favorirne lo sviluppo, e di ordinarli nel miglior modo che sia possibile per favorire le sorti di quell'isola. Ma finchè ciò non avviene, io non potrò far altro che praticare per quell'isola come pel resto del regno tutte quelle benevoli cure, ed accordare tutti quegli aiuti che nelle ristrettezze dei mezzi di cui dispongo, sarà in mio potere di rivolgere all'incoraggiamento di ogni cosa che possa giovare all'agricoltura ed al credito fondiario ed agrario che è così indispensabile allo sviluppo di essa.

**ASPRONI**. Io mi contento, nè esigo di più di quello che ha promesso il signor presidente del Consiglio riguardo all'esazione delle imposte. Non sarò mai io che gli dirò di sospenderla, ma solamante lo prego di raccomandare la massima prudenza agli esattori, affinchè non vadano a troppo tormentare i già troppo tormen-

tati contribuenti. Tante volte questi impiegati sovrabbondando in zelo, provocano ire funeste, ed in Sardegna gli esempi non mancano.

Riguardo poi alla circoscrizione territoriale, il signor ministro crederà, e deve credere, che io sono tutt'altro che tenero della moltiplicazione degli impieghi, e di creare nuove prefetture. Io so la difficoltà che v'è a reintegrare la provincia di Nuoro, perchè le spese che ormai gravano sulla provincia, forse supererebbero le forze di quelle impoverite popolazioni; ma qualche cosa di straordinario c'è da fare. Io lo prego di leggere i documenti che avrà nel suo Ministero dell'interno, e vedere che è impossibile rimanere nelle condizioni in cui attualmente quelle popolazioni si trovano.

Con Sassari non ci si può rimanere; per aggregarci a Cagliari è anche troppo lontano. La estensione della Sardegna vien considerata dai geografi come un tantino maggiore a quella della Sicilia che pur è divisa in sette provincie.

Io raccomando al signor presidente del Consiglio di pensare all'estensione del territorio.

Per mio avviso, invece di moltiplicare le provincie, bisognerebbe ridurle, e di molto, dare la più larga libertà ai comuni; perchè quando il comune sarà emancipato, e ben costituito, io non so che cosa faremo dei prefetti, vicini o lontani che siano. Io al prefetto non vorrei che si desse altra attribuzione che quella di un sindaco, un *veto* per quelle deliberazioni, che potessero offendere le leggi generali dello Stato; ma che in tutte le altre cose, comuni e provincie, bene o male, si governassero da sè, perchè, come suol dirsi, ne sa più un pazzo in casa propria che un savio in casa altrui; e quindi molte volte non sono amministratori ma distruttori. Tutori dei comuni e ufficiali del Governo al tempo stesso, sono in perpetua contraddizione. Dunque in questo non vi sarà difficoltà se il Ministero sarà largo di libertà comunali. Ma v'è un'altra cosa d'urgenza, ed è la circoscrizione giudiziaria, ben diversa dall'amministrativa.

Vi ho già detto sopra quanto è intollerabile ed assurda l'aggregazione del Goceano al tribunale di Sassari. Basta gittare gli occhi sulla carta geografica.

Se, ripeto, il signor ministro vuole le facoltà, le domandi alla Camera ed io sarò il primo a far premure onde queste facoltà gli sieno concesse; ma, ripeto ancora, che la circoscrizione territoriale per la parte giudiziaria è urgentissima.

Riguardo alle provincie poi potrebbe darsi che, secondo la larghezza che avesse la legge comunale e provinciale che ci presenterà, io non avessi difficoltà che si costituisse di tutta la Sardegna una provincia sola.

Io prendo perciò atto delle dichiarazioni dei signori ministri, e spero che manterranno le loro promesse.

**PRESIDENTE**. L'incidente non ha più seguito.

**FOSSOMBRONI**. Sono già molti giorni che l'onorevole relatore del bilancio passivo pel Ministero delle finanze



ha presentato il suo rapporto, e questo non è ancora stato distribuito.

Io vorrei pregare (e credo farmi interprete del voto di tutti i miei colleghi) l'onorevole presidente a sollecitare questa distribuzione, perchè, ricordiamoci che siamo presto alla metà del mese, che i bilanci non sono ancora tutti votati da questa Camera, che devono andare al Senato, al quale si deve pure un qualche riguardo. Dobbiamo seriamente pensarci, anche per non ritornare più nel provvisorio di cui fin qui si è abusato. Spero che l'onorevole presidente vorrà tener conto di questa mia raccomandazione.

**PRESIDENTE.** Domani od al più tardi doman l'altro sarà stampato e distribuito.

#### ISTANZA DEL DEPUTATO PICARDI.

**PICARDI.** Io aveva presentato un invito, che vorrei fare al Governo in seguito alla legge votata in ordine al Banco di Sicilia. Non chiesi allora la parola perchè il ministro delle finanze, al quale era diretto l'invito, non si trovava presente; se l'onorevole presidente me la concedesse, potrei prendere la parola nel fine di sviluppare il mio concetto.

**PRESIDENTE.** La legge è già votata, ma se ella si limita solo ad una raccomandazione, io le do la parola.

**PICARDI.** La Camera ed il Governo, in occasione della discussione già compiuta relativamente alla legge del Banco di Sicilia, han rilevato come quel Banco avesse due Casse di sconto con dotazioni distinte e separate, e che per i bisogni dello Stato si fosse attinto del danaro tanto nelle Casse dei depositi quanto nelle Casse di sconto. Ora, il Governo, informando i suoi atti a quei principii di giustizia che ormai la Camera col suo voto ha solennemente approvato, aveva incominciata la restituzione di quei capitali, e trovansi già interamente restituiti i capitali dovuti ai privati; e pria che la legge fosse portata all'ordine del giorno della Camera, eransi restituite ancora più che metà delle doti appartenenti alle Casse di sconto. Restituiti questi capitali, giustizia richiedeva che il capitale delle dotazioni alle Casse di sconto fosse dalla amministrazione del Banco di Sicilia distribuito alle Casse di sconto di Palermo e di Messina; però il Governo centrale del Banco di Sicilia non ha potuto emettere disposizioni di tanta giustizia perchè ha trovato ostacolo in un decreto reale, allora emesso sotto l'amministrazione dell'onorevole Minghetti, in data del 15 gennaio 1863, per il quale si sospendevano tutti gl'impiegati della Cassa di sconto di Messina sino a che non si fosse altrimenti disposto.

Non fu quindi ulteriormente possibile, per effetto di questo decreto, che la Cassa di sconto di Messina si riaprisse; ed io voglio credere che l'amministrazione centrale non avrebbe mancato al suo dovere di distribuire questo capitale, se non avesse trovato un ostacolo in detto decreto.

Se adunque è giusto che questi capitali che il Governo ha già restituito fossero distribuiti alle due Casse, perchè entrambe le dette città potessero fruirne, io credo sia oramai venuto il tempo perchè l'ostacolo fosse rimosso, e invitato il Banco centrale di Sicilia a fare equa distribuzione di quelle somme affinchè quelle due Casse potessero entrambe funzionare; mentre per il decreto del 1858 con cui quelle due Casse di sconto furono costituite, era stabilito che i guadagni che si ricavano dalle Casse di sconto andavano in aumento della dotazione.

E però non essendosi alcuna somma rimessa alla Cassa di Messina, questa, per il tempo che occorre, finchè la liquidazione sarà compiuta, verrà privata del beneficio di questo guadagno, siccome per tre o quattro anni n'è, per effetto di quel decreto, rimasta priva. A parte di ciò, avvi quell'altra considerazione che questa è un'istituzione di cui principalmente ha bisogno una città eminentemente mercantile quale è quella di Messina, ed in cui altro istituto di sconto non esisteva e non esiste che la sola Banca Nazionale.

Io non credo che si possa tollerare che una città dell'importanza di Messina continuasse a rimanere con un solo stabilimento che accetti gli effetti commerciali allo sconto, e privarla di quello che per legge le compete. Io voglio essere sicuro che il Governo vorrà agevolare lo ristabilimento di questa Cassa; molto più che la Camera ha risolta ogni questione che sul proposito si poteva elevare; e che rimuovendo l'ostacolo del decreto 15 gennaio 1863, voglia fare gli eccitamenti che crederà opportuni, perchè le somme già restituite potessero essere a termini di giustizia compartite, e perchè potessero riattivarsi le operazioni di sconto, che per qualche tempo sono rimaste sospese in Messina.

**AMARI.** Signori, sarebbe doloroso che qui avessimo a far sorgere una lotta tra gl'interessi di una Cassa di sconto e quello di un'altra, mentre tutte e due meritano tutti i riguardi e gli aiuti del Governo.

Ma mi pare che questa discussione venga intempestiva una volta che già è passata la legge con cui il Governo è obbligato di fare la restituzione della dote intera. Pensare appunto in questo momento a tale distribuzione, la quale si chiama equa (e ora io esaminerò se c'è questa equità che si dice) mi pare che sia qualche cosa da muovere una gara inutile non solo, ma che potrebbe riuscire pernicioso. Ma è una distribuzione equa?

Il Banco di Sicilia aveva due Casse di sconto, due Casse di sconto però assolutamente separate colle loro dotazioni distinte e divise.

Quando il Governo nel 1860 e negli anni posteriori prese alcune somme, anzi, quasi tutte quelle che nelle casse esistevano, ne prese tanto dalla Cassa di sconto di Palermo, quanto dalla Cassa di sconto di Messina. Prese a ciascuna, in conseguenza, parte o tutta quella



## CCXXX.

## 1ª TORNATA DI LUNEDÌ 4 LUGLIO 1881

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE MAUROGONATO.

SOMMARIO. *Discussione del disegno di legge per abolizione dei dazi di uscita sul bestiame, sulla carne fresca, sul pollame e sul formaggio — Dopo poche raccomandazioni del deputato Merzario, cui risponde il ministro Magliani, si approva il disegno di legge. — Il disegno di legge per un sussidio annuo all'ospedale di Gesù e Maria in Napoli è approvato senza discussione. — Discussione del disegno di legge: Censimento generale della popolazione del regno — Dopo brevi osservazioni dei deputati Pasquali e Branca, cui risponde il ministro Berti, il disegno di legge è approvato. — Discussione del disegno di legge: Fusione delle Società di navigazione Rubattino e Florio — Sulla proposta di sospendere la discussione di questo disegno di legge, parlano i deputati Mameli, Plebano, Merzario, Ungaro, Gagliardo, Di San Donato, Lazzaro, Ercole, Mariotti, Nicotera, Biancheri, Ercole, Parenzo, il ministro dei lavori pubblici ed il presidente del Consiglio — Su questa proposta sospensiva viene chiesta la votazione nominale; tale domanda viene poscia ritirata — Parlano contro il disegno di legge i deputati Parenzo, Plebano, Biancheri e Randaccio, ai quali risponde il ministro Baccarini ed il ministro Magliani — Una proposta del deputato Ungaro di rimandare il seguito della discussione di questo disegno di legge alle sedute pomeridiane non viene posta in votazione.*

La seduta incomincia alle ore 10 10 antimeridiane.

Il segretario Ferrini legge il processo verbale della seduta antimeridiana di ieri, che è approvato.

## DISCUSSIONE DEL DISEGNO DI LEGGE PER L'ABOLIZIONE DI ALCUNI DAZI DI USCITA.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Abolizione dei dazi di uscita sul bestiame, sulla carne fresca, sul pollame e sul formaggio.

Prego l'onorevole ministro di dichiarare se accetta che si apra la discussione sul disegno di legge della Commissione.

MAGLIANI, *ministro delle finanze*. Il testo del disegno di legge della Commissione è identico a quello del Ministero, solamente la Commissione ha aggiunto il n° 265 che era stato omissso nel disegno di legge ministeriale per errore materiale di copia.

PRESIDENTE. Vi è anche un errore di stampa, essendosi omissa la parola *indicati* dopo le altre: *i dazi di uscita*, ecc.

Si dà lettura del disegno di legge della Commissione.

« *Articolo unico*. Sono aboliti i dazi d'uscita indicati ai numeri 265, 266, 267, 268, 270, 271 e 281 della tariffa doganale. »

La discussione generale è aperta.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Merzario.

MERZARIO. Non voglio trattenere per nulla la Camera; voglio fare una semplice raccomandazione all'onorevole ministro, ed è questa la migliore occasione, perchè nella revisione dei trattati di commercio faccia in modo che si abbia speciale riguardo ai dazi d'importazione e d'esportazione delle sete. Egli sa quanto in Italia quest'industria sia abbondante; ma sa anche come sia stretta da molti bisogni, e come i negozianti di seta si trovino in cattive condizioni. Quindi è che raccomando all'onorevole ministro di prendere in esame tale questione.

MINISTRO DELLE FINANZE. Accetto la raccomandazione dell'onorevole Merzario.

Stia pur certo che per parte del Ministero si farà tutto il possibile a vantaggio di questa e di altre industrie, che hanno più bisogno di tutela e di difesa.

MERZARIO. Ringrazio l'onorevole ministro.

LEGISL. XIV — 1ª SESSIONE — DISCUSSIONI — 1ª TORNATA DEL 4 LUGLIO 1881

## Art. 10.

Col mezzo delle rappresentanze diplomatiche e dei regi consoli, si faranno al termine del corrente anno il censimento degli italiani all'estero, e le opportune indagini intorno alle condizioni economiche delle nostre colonie.

## Art. 11.

Per la spesa del censimento, sì all'interno come all'estero, è aperto nel bilancio del Ministero di agricoltura, industria e commercio un credito di lire 600,000, da iscriversi, per lire 200,000 nel bilancio del 1881, per lire 300,000 nel bilancio del 1882, e per lire 100,000 nel bilancio del 1883, in apposito capitolo della parte straordinaria, sotto il titolo: *Censimento generale della popolazione italiana al 31 dicembre 1881.*

## Art. 12.

Il Governo provvederà all'esecuzione della presente legge con apposito regolamento.

Anche questa legge sarà votata a scrutinio segreto in altra seduta.

## DISCUSSIONE DEL DISEGNO DI LEGGE PER LA FUSIONE DELLE SOCIETÀ DI NAVIGAZIONE POSTALE E COMMERCIALE RUBATTINO E FLORIO.

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge per la fusione delle società di navigazione postale e commerciale Rubattino e Florio.

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

**BACCARINI, ministro dei lavori pubblici.** Acconsento; siamo d'accordo.

**PRESIDENTE.** Si dà lettura del disegno di legge.

**FERRINI, segretario, legge.** (V. Stampato, n° 194-A.)

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

**MAMELI, relatore.** Domando di parlare.

**PLEBANO.** Domando di parlare.

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

**MAMELI, relatore.** Credo mio debito avvertire la Camera che nella relazione marca un allegato importantissimo, che è una lettera dichiarativa dell'onorevole ministro delle finanze, nella quale si precisa il senso vero dell'articolo 4 della legge, articolo, che per la maniera in cui è espresso, è alquanto ambiguo, e poteva estendersi maggiormente di quello che in realtà non si estende.

**MERZARIO.** Ne dia lettura. Domando di parlare.

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

**PLEBANO.** Tutti gli anni in questa stagione da che io sono alla Camera ho sempre visto che si applica il motto: *motus in fine velocior*, e si corre assai velocemente a votare molti e diversi disegni di legge.

Io non ho nulla da dire a questo riguardo, poichè capisco bene che ci sono dei disegni di legge che per necessità delle cose si lasciano accumulare sino agli ultimi momenti, ma che essendo reclamati da convenienze amministrative, senza che d'altra parte possano dar luogo a gravi questioni, è opportuno farli passare. Ma io credo che quest'anno si sia un po' troppo largamente applicato questo sistema. Noi in pochi giorni abbiamo votato, non dico discusso, non solo i bilanci, ma una serie di leggi le quali racchiudono delle gravissime questioni, e risolvono gravissimi problemi. Ora, lo dico francamente, io credo che ciò non giovi a nessuno.

Non giova prima di tutto al buon andamento della nostra legislazione, poichè quando si fanno delle leggi, anche organiche, così affrettatamente, non è possibile che si faccia bene. Non giova poi neppure, mi permetta la Camera di dirlo, alla serietà delle istituzioni, poichè quando si approvano in questo modo leggi gravissime, che racchiudono questioni importantissime, come abbiamo fatto in questi giorni, il sistema parlamentare diventa qualche cosa come una finzione, non è più una cosa seria. La verità è questa; è inutile negarlo. Oggi ci troviamo di fronte ad un disegno di legge che continua questo sistema ed è quello relativo alla fusione delle società Florio e Rubattino.

Dichiaro che non entro assolutamente nel merito della questione. Avrei dei gravissimi dubbi da sollevare sulla convenienza di questa legge e sulle molte questioni che ad essa necessariamente si connettono, e desidererei vivamente che una discussione ampia e pacata mi venisse a dileguare questi dubbi, e mi desse possibilità di votare con tranquilla coscienza. Ma io domando se, nelle condizioni in cui è la Camera in questi momenti di fretta, sia possibile di fare una discussione pacata, seria ed ampia...

*Voci a sinistra.* E le leggi che ieri abbiamo votato. È un partito preso. (*Vive proteste a sinistra*)

**PRESIDENTE.** Non interrompano.

**PLEBANO.** Aggiungo un'altra considerazione che mi pare abbia qualche gravità. Non è una considerazione di merito... (*Continuano i rumori e l'oratore si ferma*)

**PRESIDENTE.** Onorevole Plebano, non tenga conto delle interruzioni. Continui.

**PLEBANO.** Sì, ma vorrei che anche gli altri aves-

sero la bontà di non fare rumore e di lasciar parlare.

UNGARO. La strada Pinerolo-Torre Pellice l'hanno votata!

PRESIDENTE. Perchè i deputati possano sentire, è necessario che Ella continui.

PLEBANO. C'è poi un'altra considerazione, ripeto, che non riguarda il merito; chè quando fosse possibile entrare seriamente e pacatamente nel merito del progetto, potrebbe darsi che sorgesse dimostrata la convenienza di approvarla, e la considerazione è questa: noi abbiamo nominato una Commissione d'inchiesta sulle condizioni della marina...  
(Rumori)

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, li prego di fare silenzio. Lascino la libertà di parlare a tutti. Risponderanno dopo.

PLEBANO. Nel questionario di questa Commissione d'inchiesta io lessi che tra le altre cose c'è questa; vedere cioè se meglio convenga all'Italia il sistema di un'unica grande società sovvenzionata, oppure il sistema di diverse società sovvenzionate o non sovvenzionate, ed è questo uno dei quesiti importanti che la Commissione deve esaminare. Ora io domando se è un procedere ragionevole il nominare da una parte una Commissione che deve esaminare fra gli altri questo quesito, e dall'altra risolvere col fatto la questione stessa, come facciamo noi coll'approvazione di questo disegno di legge.

Se realmente, nonostante tutto ciò, ci fosse un qualche grave pericolo in mora, io direi: va bene, facciamo di necessità virtù, e pazienza, tiriamo avanti; ma questo pericolo in mora non lo vedo, ed io credo che se anch'è non fosse approvata oggi questa legge e l'approvazione non venisse che fra quattro mesi, nulla sarebbe pregiudicato; perchè, di che cosa si tratta in sostanza? Non si tratta mica di veder sorgere lì per lì una grande società con nuovi e straordinari capitali, si tratta di due società che, quali oggi sono, si uniscono, e coll'unirsi non aumentano di un centesimo il loro capitale; su per giù le cose saranno come sono adesso, tanto più che adesso le due società camminano perfettamente di accordo.

Per queste considerazioni, alle quali potrei aggiungere molte altre, se fosse necessario, a me pare che sia saggio consiglio il sospendere questa discussione e rimandarla a novembre, in momenti più calmi e tranquilli, quando la Camera sia numerosa; non essendo prudente risolvere ora in queste condizioni in cui si trova la Camera, una questione gravissima che può avere un'influenza grande sullo avvenire commerciale marittimo del nostro paese. Io vorrei poter nutrire ora la speranza che la Commis-

sione ed il Ministero, pensandoci un po' seriamente volessero acconsentire alle mie preghiere. Però ieri l'onorevole presidente del Consiglio dichiarò solennemente che per l'approvazione di questa convenzione vi erano anche dei gravi motivi politici; io questi motivi politici non li conosco, e per quanto ci abbia pensato, non li ho trovati; ma se questi ci fossero, e l'onorevole presidente del Consiglio avesse la cortesia d'indicarli, potrebbe darsi che fosse questa una ragione per cui si dovesse fare buon mercato di tutto il resto; sinora però, ripeto, questi motivi gravi politici non li vedo, vedo solo che ci sarebbe la convenienza di ritardare la discussione, sia per aspettare l'esito della Commissione d'inchiesta, sia per esaminare più profondamente la questione; quindi mi pare che la proposta sospensiva possa essere accettata.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Merzario.

MERZARIO. Ho chiesto di parlare unicamente per pregare l'onorevole relatore di dar lettura di quel documento importante che disse mancare nella relazione; così le nostre menti saranno meglio illuminate.

MAMELI, *relatore*. Sono a disposizione della Camera, ma forse sarà meglio dar lettura di quel documento quando si verrà a discutere l'articolo 4 della legge, perchè il documento di cui si tratta, riguarda esclusivamente quell'articolo.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Aggiungerei anch'io la mia preghiera perchè quel documento fosse letto per tempo. Si potranno così risparmiare molte discussioni anche in ordine generale. È meglio che la Camera conosca tutto fino da principio.

PRESIDENTE. Allora, se l'onorevole Mameli ha la cortesia di leggere quel documento...

MAMELI, *relatore*. Sono agli ordini della Camera, onorevole presidente.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Mameli per dar lettura del documento, del quale ha fatto cenno or ora.

MAMELI, *relatore*. Come già ebbi l'onore di dire alla Camera, questa lettera è stata provocata dalla stessa Commissione, la quale trovava l'articolo 4 del disegno di legge non abbastanza chiaro. Mi permetterà quindi la Camera che io legga prima l'articolo 4, altrimenti non si capisce la lettera.

L'articolo 4 del disegno ministeriale dice così:

« Al contratto di fusione, trasformazione e creazione della nuova società è applicabile il disposto dell'articolo 7 della convenzione 4 febbraio 1877, approvata per la citata legge del 15 giugno detto anno, n° 3880. »

L'articolo 7 della convenzione non fa altro che

LEGISL. XIV — 1<sup>a</sup> SESSIONE — DISCUSSIONI — 1<sup>a</sup> TORNATA DEL 4 LUGLIO 1881

stabilire un'esenzione dai diritti di registro per tutti gli acquisti di materiale nautico, esclusivamente per gli acquisti di materiale nautico; ora invece nell'attuale disegno di legge non si parla di materiale nautico, si parla di esenzione per contratto di fusione, trasformazione e creazione.

Alla vostra Giunta venne quindi il dubbio che in processo di tempo potesse sorgere contrasto sull'interpretazione dell'articolo 4, e che l'unica società futura concessionaria potesse interpretare l'articolo in suo favore, domandando anche l'esenzione per l'acquisto del materiale nautico. A questi dubbi della Commissione risponde la lettera seguente, che avrò l'onore di leggere, dell'onorevole Magliani.

« In pronta risposta alla domanda fatta colla pregevole lettera nel margine ricordata, lo scrivente si affretta a dichiarare a S. E. il signor presidente, per le relative comunicazioni alla Giunta pel disegno di legge intorno alla fusione delle Società Rubattino e Florio, che a parere del Ministero l'articolo 4 redatto quale fu, del disegno in discorso, non soltanto non potrebbe in alcun modo estendersi oltre la portata dell'articolo 7 della convenzione 4 febbraio 1877, applicando la esenzione da tasse anche ad atti che non siano per semplice acquisto di materiale nautico, ma non può essere applicato neppure a tali acquisti i quali non godono alcuna esenzione e perciò nell'articolo 4 come sopra formulato non sono contemplati.

« Infatti colla istanza 2 aprile che qui si allega, i signori Rubattino e Florio avevano bensì chiesto che la esenzione da tasse venisse eziandio estesa ai contratti di acquisto del materiale necessario all'esercizio; ma di concerto fra il sottoscritto è il signor ministro dei lavori pubblici fu limitata la concessione al solo atto di fusione, trasformazione e creazione della nuova Società, anche perchè avendo la convenzione del 1877 limitato a soli tre anni, che ora sono scaduti, la esenzione di cui trattasi per quanto concerne gli acquisti, non si è creduto conveniente di assecondare la domanda. »

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

**UNGARO.** Io ho chiesto di parlare quando l'onorevole Plebano è venuto innanzi a noi con una osservazione, facendoci riflettere che noi abbiamo votato troppo in furia parecchie leggi. L'onorevole Plebano ha dimenticato però che in questi due ultimi giorni noi abbiamo votato moltissime leggi con numero legale di deputati, ed abbiamo votato anche la convenzione per la ferrovia Pinerolo-Torre Pellice.

**PRESIDENTE.** La Camera è sempre in numero legale, onorevole Ungaro, finchè non sia provato il contrario.

**UNGARO.** Io dico che non si debba guardare a ciò che ha detto l'onorevole Plebano, che quasi quasi proponeva una sospensiva di questa legge. Questa è una legge che porta moltissimi vantaggi a tutte le città marittime del regno; ed urge che sia votata subito, vista anche la concorrenza straniera che, si vede apertamente, va tuttavia aumentando. Io quindi mi oppongo alla proposta dell'onorevole Plebano perchè si sospenda la discussione di questo disegno di legge.

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

**GAGLIARDO.** Ieri, quando ho proposto che la discussione di questo importante disegno di legge fosse rinviata al prossimo novembre, parendomi che non si fosse ora nelle condizioni più acconcie per discuterlo efficacemente, per esaminarlo dai suoi vari aspetti, per approfondire le varie questioni che si presentano in esso, l'onorevole presidente del Consiglio mi rispose che non si trattava soltanto di una questione economica, ma si trattava pure di una questione politica. Io rimasi sorpreso; pensai, ripensai e davvero non trovo ancora dove sia la questione politica. Sarà forse una questione di politica interna, di politica parlamentare, ma una questione di politica estera non la so vedere, a meno che non si alluda alla concorrenza che, nel campo della navigazione ci fanno altre nazioni; ma, a dir vero, quando si parla di tale concorrenza tra nazioni, non si parla ancora di politica e si è sempre ristretti nel campo economico. Però, dico il vero, se la questione (che a me sembrava e sembra tuttavia puramente economica) era già così importante perchè io non mi sentissi il coraggio, o almeno desiderassi che fosse meglio sviscerata, meglio approfondita, e che la Commissione d'inchiesta desse prima il suo responso, ora che la questione si complica e diventa più complessa, acquistando cioè un lato politico, io sono sempre più esitante, e sempre più mi duole di vedere che la Camera non abbia, per la presenza di maggior numero dei suoi membri, non dico un'autorità maggiore, perchè questo non lo potrei dire, ma non dia alla discussione su questo importante disegno di legge una maggiore efficacia in faccia al paese. Per conseguenza desiderando questo e niente altro, io con altri deputati deponiamo al banco della Presidenza una domanda perchè si verifichi se la Camera sia in numero legale per deliberare. (*Ooh! — Rumori, proteste*)

**PRESIDENTE.** Leggo la domanda per la verifica del numero dei deputati presenti:

« I sottoscritti chiedono che a termini dell'articolo 45 del regolamento si verifichi se la Camera sia in numero legale per deliberare. »

LEGISL. XIV — 1ª SESSIONE — DISCUSSIONI — 1ª TORNATA DEL 4 LUGLIO 1881

*Voci a sinistra.* Legga i nomi! i nomi!

PRESIDENTE. Abbiamo pazienza, li leggerò.

Gagliardo, Randaccio, Sanguineti Giovanni Antonio, Goggi, Molfino, Faldella...

UNGARO. La riviera di Genova!..

PRESIDENTE. Non facciamo commenti.

Biancheri, Billia, Albini, Mattei, Augusto Ruspoli, Di Bassecourt, Giovannini, Mellerio, Calciati, Parenzo.

DI SAN DONATO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DI SAN DONATO. Domando se i sottoscrittori sono tutti presenti alla Camera.

PRESIDENTE. Abbia pazienza. L'onorevole Gagliardo è senza dubbio presente.

L'onorevole Randaccio?

RANDACCIO. Presente.

PRESIDENTE. Sanguineti Giovanni Antonio?

SANGUINETI G. A. Presente.

PRESIDENTE. Goggi? (*Non è presente*)

Molfino?

MOLFINO. Presente.

PRESIDENTE. Faldella?

FALDELLA. Presente.

PRESIDENTE. Biancheri?

BIANCHERI. Presente.

PRESIDENTE. Billia?

BILLIA. Presente.

PRESIDENTE. Albini? (*Non è presente*)

Mattei? (*Non è presente*)

Parenzo?

PARENZO. Presente.

PRESIDENTE. Calciati?

CALCIATI. Presente.

PRESIDENTE. Mellerio?

MELLERIO. Presente.

PRESIDENTE. Giovannini?

GIOVANNINI. Presente.

PRESIDENTE. De Bassecourt?

DE BASSECOURT. Presente.

PRESIDENTE. Augusto Ruspoli?

RUSPOLIA. Presente.

PRESIDENTE. Dunque, essendo presenti 13 firmatari della domanda, si dovrà passare a fare la chiama, poichè, secondo il regolamento, basterebbero 10.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Domando di parlare. (*Rumori*)

PRESIDENTE. Ma facciamo silenzio.

LAZZARO. Chiedo di parlare per un appello al regolamento.

PRESIDENTE. Per un appello al regolamento ha facoltà di parlare l'onorevole Lazzaro.

LAZZARO. Usciamo da questa posizione ricordando

i precedenti della Camera. È da un pezzo consuetudine che una domanda per verificare se la Camera sia in numero si faccia, non al principio della discussione generale, ma al momento della votazione..

*Una voce.* C'è il regolamento.

LAZZARO. Mi scusi, nel regolamento non c'è nulla di chiaro su questo; ma noi abbiamo un regolamento superiore a quello scritto, e sono le nostre consuetudini parlamentari. Io dunque volevo consigliare di farsi la discussione, e così guadagnare tempo. Noi siamo qui tutti intenzionati di vedere se convenga, o non convenga di approvare questo disegno di legge. Epperò io pregherei i proponenti della domanda di ritirarla, e di presentarla poi, se credono, al momento della votazione. Allora saranno, direi così, nel loro pieno diritto, mentre ora sarebbe il caso di dire: *summum jus summa injuria*. Oltre a ciò nelle sedute antimeridiane non si è stati mai più numerosi di quel che siamo oggi (che anzi siamo numerosi): a che dunque far perdere tempo a noi che stiamo qui con grande sacrificio? Dunque discutiamo la legge; quando sarà il momento della votazione, se qualcuno dei nostri colleghi crederà che si debba allora verificare se la Camera sia in numero, lo faccia pure; ma per ora, ripeto, non deroghiamo alle buone, savie e cortesi consuetudini che da qualche tempo costituiscono la giurisprudenza della Camera, e non si faccia perdere tempo ai presenti per desiderio di pochi, tra cui alcuni sono financo assenti.

ERCOLI. Chiedo di parlare per un richiamo al regolamento.

PRESIDENTE. L'onorevole Ercole ha facoltà di parlare per un richiamo al regolamento.

ERCOLI. Io sono entrato nell'Aula quando l'onorevole Lazzaro scorreva intorno a questo incidente, cioè, se al momento d'intraprendere la *discussione* di un dato disegno di legge, dieci deputati, ai termini dell'articolo 45 del nostro regolamento, abbiano diritto di far verificare se la Camera sia in numero legale. Io prego i sottoscrittori di non insistere nella loro domanda. Difatti, da 20 anni circa dacchè io faccio parte di questa Assemblea, l'articolo 53 dello Statuto, esplicito dal nostro regolamento, fu sempre interpretato ed applicato in questo senso; si è, cioè, ritenuto sempre, che la Camera possa *discutere*, ancorchè non sia in numero legale, ma che non possa mai *deliberare*, se il numero legale non esiste.

Ora, se questa è l'interpretazione che fu data finora al nostro regolamento, io credo, che nulla osti, che cominci ora la discussione. Ripeto che questa interpretazione fu non solamente sempre

accettata e seguita dalle Legislature precedenti, ma da questa stessa Legislatura fino al 16 luglio ultimo.

In Francia e nel Belgio, il *quorum* è necessario per votare e non per discutere.

Gli onorevoli colleghi che ora insistono, perchè si verifichi, se la Camera è in numero legale, prima che incominci la discussione di questo disegno di legge, potevano presentare ieri la loro domanda, quando si era trattato d'inscriverlo all'ordine del giorno; erano nel loro diritto; ora, a mio avviso, non lo sono più e devono lasciar discutere. (*Mormorio*) Quando poi si verrà alla votazione dell'articolo, potranno far verificare se la Camera sia in numero per deliberare; ma prima non lo possono fare tanto più che la Camera ha già approvato, pochi minuti sono, importanti disegni di legge. Almeno questa è la consuetudine invalsa dacchè il Parlamento esiste.

**PRESIDENTE.** L'articolo 45 del regolamento dice: La Presidenza non è obbligata a verificare se la Camera sia oppure no in numero legale *per deliberare*, se non quando ciò sia chiesto da dieci deputati. Quest'articolo, secondo l'onorevole Ercole, dovrebbe interpretarsi nel senso che la discussione continui, salvo il fare questa verifica al momento di votare, perchè a parer suo allora soltanto si tratta di *deliberare*.

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

**MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI.** Io avea chiesto di parlare perchè parevami che la discussione dovesse finire; ed io non posso lasciar passare alcune parole dell'onorevole Plebano rispetto alla presentazione del disegno di legge. Se però la discussione continua, mi riservo di parlare a suo tempo.

**PRESIDENTE.** Dunque si tratta di sapere se i firmatari acconsentano che la discussione continui, salvo il riprodurre la domanda, quando sarà il momento di deliberare. (*Mormorio*)

**MARIOTTI.** Chiedo di parlare.

**PRESIDENTE.** Ne ha facoltà.

**MARIOTTI.** Dico che la Camera non può non verificare se essa trovisi in numero...

*Una voce.* Perchè?

**MARIOTTI.** perchè quando si chiede che la Camera passi ad una discussione, si richiede da essa una deliberazione. Questo è così evidente, le consuetudini della Camera sono così costanti, il regolamento è così chiaro, che non può cader dubbio su questo.

Piuttosto pregherei coloro che hanno chiesto si verifichi se la Camera sia in numero, di ritirare la

loro proposta, altrimenti non si può andare innanzi. (*Rumori*)

**PRESIDENTE.** Adunque si farà la chiama. (*No! no!*) Mantengono i firmatari la loro domanda?

**PLEBANO.** Domando di parlare.

**PRESIDENTE DEL CONSIGLIO.** Domando di parlare.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare l'onorevole presidente del Consiglio.

**PRESIDENTE DEL CONSIGLIO.** Parli pure l'onorevole Plebano.

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

**PLEBANO.** Io credo realmente che, se si trattasse ora di deliberare, bisognerebbe fare la votazione nominale dal momento che fu chiesta. E si tratterebbe realmente di deliberare, imperocchè io mi ero permesso di proporre una specie di questione pregiudiziale, ossia feci la proposta di rimandare questa discussione.

Ma siccome io non intendo di venir qui a fare l'*obstructionist* ed incagliare i lavori, mentre la Camera mostra desiderio di discutere questo progetto, per parte mia ritiro la proposta per la sospensione della discussione, salvo di vedere se saremo o no in numero quando, discussa la legge, si tratterà di votarla. (*Bene! Bravo!*)

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare l'onorevole presidente del Consiglio.

**PRESIDENTE DEL CONSIGLIO.** Se la domanda presentata di verificare se la Camera sia in numero è ritirata ora per essere riproposta più tardi, quando si tratterà di deliberare, io non ho nulla da dire; ma se vi si volesse persistere, io farei una preghiera agli onorevoli colleghi. È una verità indiscutibile quella che ha detto l'onorevole Ercole: per la sola discussione non si è mai fatta proposta di verificare il numero legale.

**NICOTERA.** Non è così. A Firenze si è cominciata più volte la seduta colla chiama.

**PRESIDENTE DEL CONSIGLIO.** Ciò è avvenuto quando la Camera non era stata in numero nella tornata precedente e quando dovevasi deliberare. Nelle sedute del mattino siamo sempre stati in pochi; eppure si è sempre continuato a discutere e non si è mai domandata la chiama.

**NICOTERA.** Domando di parlare.

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

**NICOTERA.** Incomincio dal pregare i sottoscrittori della domanda perchè si verifichi se la Camera è in numero, di volerla sospendere e di lasciare incominciare la discussione: la ripresenteranno quando lo crederanno più opportuno. Dico questo per essere più libero nell'esprimere la mia opinione.

LEGISL. XIV — 1<sup>a</sup> SESSIONE — DISCUSSIONI — 1<sup>a</sup> TORNATA DEL 4 LUGLIO 1881

Non è assolutamente vero che la Camera abbia seguito un sistema diverso. A Firenze, noi di sinistra, abbiamo sostenuto, interpretando il regolamento della Camera quando si discutevano certe leggi, che le sedute incominciassero ogni giorno dal verificare se la Camera fosse, o no in numero.

Questa è la verità; vadano a riscontrare i resoconti della Camera e troveranno che ogni giorno, quando si discuteva la legge sulle ferrovie, si doveva verificare se la Camera, era in numero. Ecco il precedente della Camera; non sosteniamo sistemi diversi, perchè ci torna comodo il contrario di quello che si è sempre fatto.

**MINISTRO DELL'INTERNO.** Ma allora c'era uno scopo preciso...

**NICOTERA.** Ed anche qui vi è uno scopo preciso. *(Rumori)*

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

**BIANCHERI.** Mi preme di dichiarare che i precedenti della Camera sono indiscutibili in qualsiasi momento della discussione; sia in principio, sia a mezzo, la Camera ha sempre il diritto di verificare se essa sia in numero o no, quante volte la domanda sia sottoscritta da 10 deputati. Ed aggiungerò (e l'onorevole Nicotera lo ricorderà), come per lungo tempo fu verificato se la Camera era in numero, anche prima che si concedessero i congedi; e vi era una ragione per la quale la Camera doveva verificare se era in numero. È certo evidente che, se la Camera vuole andare innanzi, può sorgere un deputato ed opporsi prima che la discussione incominci; ecco che la Camera deve deliberare. Dunque qualunque sia l'interpretazione che si voglia dare alla disposizione del regolamento, basta che la domanda, perchè si verifichi se la Camera sia in numero, sia sottoscritta da 10 deputati, perchè la Presidenza debba passare a questa verifica. Questo è il significato letterale del regolamento, questa è la pratica seguita costantemente.

Ora, se coloro che hanno sottoscritto la domanda volessero ritirare la loro firma, io naturalmente lascio a loro giudicare se sia conveniente.

Le ragioni dalle quali furono mossi i sottoscritti a fare quest'istanza, la Camera le comprende; ma mi preme soltanto di assodare che la Camera ha sempre seguito questa giurisprudenza: che cioè quante volte fu fatta la domanda di verificare se la Camera era in numero, tale domanda fu sempre accolta dalla Presidenza. Queste sono le consuetudini della Camera.

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

**ERCOLE.** Mi preme di dichiarare che sopra osser-

vazioni degli onorevoli Lanza, Broglio ed altri come prima, così nel maggio 1863 ed anche posteriormente la Camera ha inteso il regolamento in questo senso: cioè, che quando si tratti di verificare se essa sia in numero, ciò sia unicamente per *deliberare* e non per *discutere*; e così è pure praticato nelle Assemblee francesi e belgiche.

**BIANCHERI.** Domando di parlare.

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

**BIANCHERI.** Io prego l'onorevole Ercole di rileggere gli atti del Parlamento; ed io lo assicuro che troverà centinaia di casi in cui la Camera ha verificato se fosse in numero, senza che si trattasse di deliberare. Io ripeto che vi è un caso speciale che ricordo benissimo, cioè quello per concedere dei semplici congedi.

**PRESIDENTE.** Se tutti quelli che hanno sottoscritto questa domanda vi persistono, io faccio senz'altro procedere alla chiama.

**BIANCHERI.** Onorevole presidente, siccome ho posto la mia firma ed ho sostenuta questa tesi, da parte mia non ho difficoltà di ritirare la mia sottoscrizione.

**PRESIDENTE.** Vediamo che cosa dicono gli altri.

L'onorevole Gagliardo persiste?

**GAGLIARDO.** Persisto.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Randaccio?

**RANDACCIO.** Sì.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Sanguinetti Giovanni Antonio?

**SANGUINETI GIOVANNI ANTONIO.** Per la sospensione, sì. *(Rumori)*

**PRESIDENTE.** Ella ha domandato che si verifichi il numero.

**SANGUINETI GIOVANNI ANTONIO.** Se è per sospendere sino alla deliberazione sì. *(Rumori)*

**PRESIDENTE.** Scusi; ella ha fatto la domanda per verificare se la Camera sia in numero. La sospensiva l'aveva proposta l'onorevole Plebano, che poi l'ha ritirata. Persiste?

**SANGUINETI GIOVANNI ANTONIO.** Persisto.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Goggi non è presente. L'onorevole Molfino?

**MOLFINO.** Persisto.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Faldella?

**FALDELLA.** Persisto.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Biancheri l'ha ritirata. L'onorevole Billia?

**BILLIA.** Persisto.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Augusto Ruspoli?

**RUSPOLI AUGUSTO.** Ritiro.

**PRESIDENTE.** L'onorevole De Bassecourt?

**DE BASSECOURT.** Persisto.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Giovannini?



**GIOVANNINI.** Persisto.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Melleris?

**MELLERIS.** Ritiro.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Calciati?

**CALCIATI.** Persisto.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Albini?

*Voci.* Non è presente.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Mattei non è presente.

L'onorevole Parenzo?

**PARENZO.** Ritiro.

**PRESIDENTE.** Allora i sottoscrittori restano soltanto 9: cioè gli onorevoli Gagliardo, Randaccio, Sanguineti Giovanni Antonio, Molino, Faldella, Billia, De Bassecourt, Giovannini, Calciati.

Si può adunque proseguire la discussione.

Vadano ai loro posti e facciano silenzio.

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

**MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI.** Io devo dire pochissime parole non in merito del disegno di legge (che finora nessuno ha trattato e per conseguenza non farei che far perdere inutilmente tempo alla Camera) ma sulle considerazioni fatte dall'onorevole Plebano per sostenere la questione pregiudiziale.

*Una voce.* L'ha ritirata.

**MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI.** Non è questione del ritirare o no: io non posso lasciar passare le sue motivazioni, per convenienza del Governo.

L'onorevole Plebano si è lagnato che si adotti quasi il sistema di accumulare importanti disegni di legge al finire delle sedute del Parlamento per poterli più facilmente...

**PLEBANO.** Farli deliberare.

**MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI...** farli votare. Ora io suppongo che egli non voglia dirigere questa specie di rimprovero al Governo.

**PLEBANO.** A nessuno.

**MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI.** Il Governo presenta i suoi disegni di legge, che portano le loro date, e ognuno può rilevare che non sono stati presentati ieri...

**GIOVAGNOLI.** Sin dal 2 maggio.

**MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI.** Questo è stato presentato il 2 maggio.

**MALDINI.** Non ha valore questa dichiarazione; è la data della stamperia.

**MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI.** Ha più valore di quello che pare, perchè le accuse restano scritte negli atti parlamentari.

In secondo luogo non posso non rilevare un'altra considerazione dell'onorevole Plebano.

**MALDINI.** La data è il 9 giugno.

**MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI.** Egli dice: a che proposito dopo aver nominato una Commissione d'inchiesta parlamentare per esaminare le condizioni della marina mercantile, presentate poi questo disegno di legge speciale? Io ho due risposte categoriche da dare all'onorevole Plebano: primo, che il Governo non ha proposto nessun disegno di legge per l'inchiesta sulla marina mercantile, ma quel disegno fu presentato d'iniziativa parlamentare. Per conseguenza il Governo ha presentato quei disegni di legge che credeva utili nell'interesse del paese.

In secondo luogo poi io posso fare una dichiarazione più categorica della prima, cioè che io presentando questo disegno di legge ho obbedito alla legge del 1877, che dà il diritto alle società Florio e Rubattino di chiedere la fusione, riservata l'approvazione del Parlamento. Dal momento che esse si sono valse della legge per fare questa richiesta, obbligo del Governo era quello di portarla avanti al Parlamento; il Parlamento l'approvi o la disapprovi. Di questo io parlerò al momento opportuno. Intanto io ho voluto che si registri negli Atti del Parlamento, che non si poteva lasciar passare la motivazione per quel tanto che era rivolta al Governo, quantunque io supponga che l'onorevole Plebano non abbia inteso fare alcuna censura al Governo.

**PLEBANO.** Domando di parlare.

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

**PARENZO.** Poco competente in questa materia ho domandato di parlare per due ragioni.

La prima, perchè non vedo altri oratori iscritti che possano meglio di me far valere le loro eccezioni contro questo disegno di legge; la seconda perchè avendo firmato la domanda della chiama per vedere se la Camera era in numero, mi era già atteggiato a oppositore della legge, e mi preme dire apertamente le ragioni che hanno diretto la mia condotta.

Ritirai, anzi, testè a quella domanda la mia firma per avere agio di spiegare questa condotta mia.

Potrei allegare a giustificazione della mia opposizione l'interesse della provincia ch'io in parte ho l'onore di rappresentare la quale sembra lesa da questa proposta di legge, almeno secondo le note che io ho ricevuto dalle principali autorità di Venezia.

Ma in verità queste proteste non mi parvero così concrete, da indurmi addirittura a farmi oppositore della legge. Non spiegavano sufficienti motivi, ad onta che le condizioni di Venezia di fronte alla navigazione siano assai poco floride. Ma ciò che mi ha impensierito e impensierisce nel presente pro-

getto, e ciò per cui chiedo speciali spiegazioni al Governo, è questo. Noi fino adesso avevamo due società, la società Florio e la società Rubattino, che erano costituite in una forma abbastanza precisa ed atta a garantirci che non avrebbero mai potuto snaturare il loro carattere di società nazionali. Ora queste due società si fondono e si convertono in una società anonima per azioni. Quale garanzia ha il Governo che codeste azioni, o prima o poi, non siano per passare in mano di capitalisti appartenenti a nazioni rivali, a quei capitalisti che dominano già abbastanza il nostro mercato? Quali garanzie ha il Governo che codesti capitalisti non influiscano sull'andamento generale di questa società, in modo che le somme che l'Italia spende per incoraggiare la marina nazionale non vadano, anzichè a beneficio del commercio italiano, a beneficio d'interessi stranieri? Io vedo, sì, nel progetto un articolo in cui si deroga all'articolo 138 del Codice di commercio, e si stabilisce che fino a quando dura la convenzione i signori Rubattino e Florio possano restare amministratori della società. Ma *possano* non vuol dire che *debbano*...

*Foci.* Devo.

PARENZO. No, l'articolo dice: « allo scopo di permettere che siano nominati amministratori. » Ora saranno essi nominati dagli azionisti? Non v'è alcuna disposizione che impedisca agli azionisti di nominare altri in loro vece! Noi non abbiamo il diritto d'importarli.

TROMPEO. No, no! Legga il progetto della Commissione.

PARENZO. Eccolo :

« I predetti signori Rubattino e Florio, con deroga al disposto nell'articolo 138 del Codice di commercio, continueranno ad essere gli amministratori della nuova società anonima per tutto il tempo che resta a decorrere fino alla cessazione delle vigenti convenzioni. »

Ora io non credo che queste parole abbiano il significato che questi signori continueranno ad essere gli amministratori, quando gli azionisti non siano persuasi della convenienza di mantenerli! Sicchè la garanzia che potrebbe venire da questa disposizione di legge, mi pare sia inefficace e possa dar luogo a varie interpretazioni.

Io ho inteso ieri l'onorevole ministro dell'interno affermare che questo progetto si collega non solo ad un interesse economico, ma anche ad un interesse politico. Ora noi, che siamo un'Assemblea politica e che siamo chiamati a dare il voto ad un disegno di legge che non ci si presenta che come legge di natura economica, saremmo indiscreti se domandassimo all'onorevole ministro quali siano queste

ragioni politiche che all'approvazione di questo progetto si collegano? Imperciocchè, se effettivamente ragioni politiche di grande importanza vi sono, per cui gli interessi generali del paese debbano esser legati a questo progetto, io, per quanto possano essere minacciati, o credersi minacciati, gl'interessi particolari, non mi farei alcuno scrupolo di votare in favore della legge. Ma mi permetterà l'onorevole ministro che non si possa tener per buona un'affermazione così vaga, che a questo disegno di legge siano connessi interessi politici, senza che di questi noi, Assemblea politica, siamo giudici; se il nostro voto deve ispirarsi a questa doppia corrente di ragioni economiche e politiche, occorre che questa ragione politica ci sia resa nota. E tanto più questo ci interessa, imperocchè non è evidentemente priva di ragionevolezza la questione pregiudiziale che si è posta. L'onorevole Baccarini diceva testè, che il Governo non ha presentato nessuna proposta di inchiesta e che questa proposta è partita dall'iniziativa parlamentare; il Governo cammina per la sua via, e propone quelle disposizioni che crede utili e necessarie.

Ma, onorevole Baccarini, il Governo rappresentativo è composto del potere legislativo e del potere esecutivo; e finora io ho sentito dire che il potere legislativo ha un certo grado di supremazia sul potere esecutivo; che una proposta di legge parta dal potere esecutivo, o sia di iniziativa del potere legislativo, quando diviene legge si impone all'uno ed all'altro.

Ora, all'inchiesta sulla marina mercantile, benchè di iniziativa parlamentare, il Parlamento ha dato il suo voto, e questo voto deve regolare l'azione del Governo, come se la proposta fosse partita dal Governo.

Ripeto, quindi, che se di fronte all'inchiesta parlamentare noi *economicamente* non sappiamo vedere perchè urga questa fusione, domandiamo che se ci sono delle ragioni politiche, favoriate di dirle.

E poichè sono a chiedere spiegazioni, mi pare ne abbisogni l'articolo 4. Esso, con una dizione un po' buia, stabilisce delle facilitazioni che, in verità, io non so comprendere; si dice: « al contratto di fusione, trasformazione e creazione della nuova società è applicabile il disposto dell'articolo 7 della convenzione 4 febbraio 1877. »

A quello che pare si tratta di esenzione da tasse. Ora, se questo è un contratto di fusione fra due società fatto nel loro interesse, che viene dinanzi al Parlamento soltanto perchè vi è una riserva nella legge precedente, perchè noi dobbiamo concedere questa esenzione da tasse? Si tratta di somma di qualche importanza la cui cura affido all'onore-

LEGISL. XIV — 1ª SESSIONE — DISCUSSIONI — 1ª TORNATA DEL 4 LUGLIO 1881

vole ministro delle finanze, nè mi pare che questa sia cosa che interessi siffattamente il paese da esigere questa esenzione da tasse, che, se non m'inganno, ascende a qualche centinaio di migliaia di lire.

Per queste varie ragioni adunque io non saprei dare il mio voto al disegno di legge. Vi è inoltre una ragione d'indole generale la quale mi fa essere contrario a questo progetto, che accenno appena qui, perchè *non est hic locus*, e perchè sarà il momento di parlarne ampiamente quando verrà in discussione la relazione della Commissione d'inchiesta sulla marineria mercantile. È forse la ragione che ispirò i dubbi delle rappresentanze della provincia di Venezia che in parte ho l'onore di rappresentare ed è questa: voi con questa potente società create un monopolio; qualunque altra società voglia fabbricare bastimenti e voglia indirizzarli a quelle spiagge alle quali si rivolge la società Florio-Rubattino sovvenzionata dal Governo, non lo può perchè evidentemente colla convenzione col Governo, essa può fare delle condizioni di noleggio inferiori a quelle che potrebbe offrire un industriale privato. Certo è che per la marineria mercantile qualche cosa bisogna fare, ma io, non volendo punto precorrere ciò che dirà la Commissione d'inchiesta, accennerò soltanto ad un concetto che pure è a molti comune. A me pare che per fare qualche cosa d'utile a tutti e senza monopolio, occorra imitare la legge francese la quale incoraggia la marineria mercantile accordando dei sussidi secondo la portata dei bastimenti e secondo la percorrenza dei viaggi che si fanno. Essa parmi assai più liberale, e più efficace ad animare l'iniziativa privata di quello che non lo sia la legge da noi già votata, e gli speciali sussidi accordati a compagnie determinate. Ma, come dissi, di questo non si può ora che parlare di volo; questa non è legge che regoli la materia; le leggi che regolano questa materia le abbiamo votate in passato, e quando verrà l'occasione dell'oro scadenza potremo correggerle, e quindi, ripeto, *non est hic locus* per questa questione. Ma io accennava a queste considerazioni semplicemente a giustificazione del mio voto, non già per illuminare la Camera, perchè io sono il meno competente in questa materia. Ho voluto insomma manifestare soltanto le ragioni per cui non approvo la presente legge.

Riepilogo il mio dire. Allo stato presente delle cose io sono contrario a questa legge, ma diventerei favorevole, quando il Ministero dissipasse i miei dubbi, mi assicurasse contro la possibilità che le azioni di questa società possano essere collocate all'estero, e quindi costituire un grandissimo peri-

colo per la nostra marineria mercantile, quando infine mi fossero note le ragioni politiche accennate ieri dall'onorevole presidente del Consiglio e che si dice consigliano l'approvazione di questo disegno di legge.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare l'onorevole presidente del Consiglio.

**PRESIDENTE DEL CONSIGLIO.** Ieri io ho dichiarato alla Camera che questo disegno di legge aveva, secondo il Governo, un'importanza, non solo economica, ma anche politica; queste parole hanno provocato molte domande affinché il Governo si spiegasse chiaramente. A me in verità fa un certo senso che non si veda l'importanza, anche politica, di questo disegno di legge.

Signori, non bisogna chiudere gli occhi alla luce. Il Mediterraneo, col taglio dell'Istmo di Suez, con altre grandi opere che si preconizzano e che sono progettate, colla soluzione della questione d'Oriente, sta per riacquistare quella grande importanza che ha avuto nel passato; e sarebbe, permettetemi di dirlo, un fatale errore, se l'Italia rimanesse indifferente ad un tanto avvenimento! L'Italia, penisola, con due grandi isole, con coste sterminate, che ha la difesa delle sue coste principalmente affidata alla sua marina! Sappiamo pur tutti che la marina militare ha la sua base nella marina mercantile. Noi vediamo gli sforzi che tutte le potenze fanno, per accrescere l'importanza delle loro marine; ed oramai la nostra marina è incapace di lottare contro le marine forti e colossali che le potenze ci mettono in concorrenza con la nostra.

**SALARIS.** E grandemente sussidiate!

**PRESIDENTE.** Non interrompano.

**PRESIDENTE DEL CONSIGLIO.** Vorremo noi aspettare che la Commissione d'inchiesta venga a pronunciare il suo verbo? Il Governo crede che vi sia *periculum in mora*, e che una grande società di navigazione sia una necessità anche politica per lo Stato. Mi pare di essermi spiegato abbastanza chiaramente.

C'è la Commissione d'inchiesta; sta bene; ma, signori, la Commissione d'inchiesta non può togliere i diritti acquisiti. Queste due società hanno il diritto di fondersi; è vero che ci vuole la nostra approvazione, ma perchè non gliela daremo? Quali sono le ragioni per non darla? Forse il timore del monopolio? No, signori, il Governo appoggerà le altre società che si formeranno per altre linee; e c'è posto per tutti, specialmente trattandosi di interessi marittimi. I timori che questa società possa assorbire le altre, che col giuoco delle tariffe basse venga a pregiudicare certi interessi, tutte queste supposizioni non hanno ai miei occhi nessun fondamento; perchè il Governo ed il Parlamento hanno sempre in mano

loro i mezzi, aiutando le altre società, proteggendo gli altri interessi, di neutralizzare qualunque influenza che questa società volesse esercitare a danno delle società nascenti o delle società minori. (*Benissimo!*)

Io, per esempio, non dissimulo, ed è cosa a tutti nota, che desidererei grandemente che si stabilisse una navigazione regolare con l'America del Sud, dove c'è una nuova Italia, dove abbiamo colonie importantissime. Ebbene, io non posso oggi prendere impegni precisi, ma sono disposto a dichiarare, che quando si presentassero società serie le quali avessero questo obbiettivo, io userei la mia influenza nel Consiglio dei ministri, e presso il Parlamento per far loro ottenere quello stesso appoggio che ora si chiede per queste due grandi società.

Io non ho altro da aggiungere: spero che qualche riflessione basterà a dissipare i timori, e che il Parlamento permetterà che si formi una Società abbastanza potente per lottare contro la concorrenza delle compagnie straniere.

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

**PLEBANO.** Ho domandato di parlare perchè sono in debito di una dichiarazione all'onorevole ministro dei lavori pubblici. Colle mie osservazioni non ho inteso minimamente di fare appunto qualsiasi al Governo, e tanto meno all'onorevole Baccarini, la cui attività nell'esercizio del suo ministero io ho sempre ammirata. E l'onorevole Baccarini non aveva bisogno di rilevare quel ch'io aveva detto, e senza che io vengaa dichiararglielo egli doveva dal tenore delle mie parole essere persuaso che io non intendeva di fare un appunto a chicchessia, e tanto meno a lui.

Io ho lamentato il sistema di venire in questi ultimi momenti a discutere ed approvare non leggi di secondaria importanza, che sarebbe cosa naturalissima, ma leggi di gravità semma come quella che stiamo discutendo. Ed io dovrei fare un troppo lungo e non opportuno discorso se volessi esaminare da che cosa tale fatto provenga, e di chi ne sia la colpa.

L'onorevole ministro ha detto che il progetto fu presentato dal Governo perchè non poteva a meno di presentarlo, giacchè era diritto delle due società il domandare di fondersi. Certamente le due società hanno il diritto di fondersi, ma quando vi sia il consenso del Parlamento, perchè un esplicito articolo di legge stabilisce così. Ora appunto perchè il Parlamento si è riservata la facoltà di esaminare questa fusione, basta questa riserva per riconoscere che si tratta di una questione di pubblico interesse. E se qualche dubbio vi fosse ancora che si tratti

di questione gravissima, l'avrebbe tolto ora il presidente del Consiglio, il quale ha mostrato in tutta la sua ampiezza la gravità della questione che si tratta di esaminare.

Per queste ragioni a me parve che non fosse fuori di proposito il desiderio che tale questione venisse esaminata più maturamente e in un momento più calmo. Ma, la Camera ha creduto di discuterla subito; la Camera è sovrana, e può deliberare quel che le piace, salvo a ciascuno di dare il voto secondo la propria coscienza.

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

**BIANCHERI.** Era mio intendimento di imitare l'esempio dell'onorevole Parenzo dicendo brevemente le ragioni che mi mossero ad aderire alla domanda che si verificasse se la Camera era in numero per deliberare. Ma l'onorevole presidente del Consiglio mi obbliga a dire poche parole intorno al merito del progetto di legge.

Anzitutto l'onorevole presidente del Consiglio ha accennato come alle due società sia già data facoltà di fondersi, e che ora parrebbe cosa un po' dura, ingiusta forse, se la Camera venisse a contestare questa facoltà che già è stata loro concessa.

Ora io prego l'onorevole presidente del Consiglio di considerare che non trattasi già della fusione della quale avevano le due società facoltà, ma che trattasi invece di una vera trasformazione delle due società, trasformazione che produce nelle società medesime un cambiamento radicale, come già ha accennato ottimamente l'onorevole Parenzo; trasformazione tanto radicale che sottometta il paese al gravissimo rischio che i sacrifici che noi faremo per sostenere queste due società possano ad un tratto essere *inutilizzati*.

Quando la società, da accomandita diviene società anonima, e possono i titoli di questa società anonima essere accaparrati da stranieri, può avvenire che in un dato momento tutto il materiale navale di queste due società, anzichè appartenere all'Italia, ad un tratto passi in proprietà di un'altra nazione. Ora vede l'onorevole presidente del Consiglio quanto sia grave la questione che si solleva: inquantochè non si tratta soltanto di autorizzare la fusione, ma invece di conferire il diritto di una vera e radicale trasformazione alle due compagnie delle quali è parola. Basta accennare al fatto a cui accennò l'onorevole Parenzo, ed al quale non ha punto risposto l'onorevole presidente del Consiglio, perchè la Camera possa misurare tutta la gravità del disegno di legge sul quale essa è chiamata a deliberare.

L'onorevole presidente del Consiglio ha accen-

nato alla grandissima importanza che oggidì assume nel Mediterraneo la marineria a vapore, alla lotta che si accende fra le diverse nazioni, ed alla necessità che ciascuno occupi il suo posto, e possa a tempo provvedere onde i propri interessi non vengano ad essere sacrificati. Ed è appunto per questa ragione, onorevole presidente del Consiglio, che la Camera farebbe cosa ottima a soprassedere ad ogni deliberazione su questo disegno di legge, onde l'opinione della Camera possa essere illuminata sufficientemente intorno ai mezzi che saranno più acconci perchè l'Italia occupi quel posto che a lei si addice, e provveda ai suoi grandi interessi. Occorre che la Camera abbia conoscenza degli studi e dei risultati che saranno presentati dalla Commissione d'inchiesta sulle condizioni della marineria mercantile che la Camera ha nominato. A che pro la Camera qualche mese fa è addivenuta alla nomina di una Commissione d'inchiesta per esaminare le condizioni in cui trovasi oggidì la marineria mercantile, e per studiare quei mezzi che si riputeranno più idonei per sollevare questa marineria dallo stato di prostrazione, dalla iattura in cui giace oggidì? Evidentemente se la Camera ha affidato a questa Commissione questi studi, sarebbe più che illusorio, sarebbe quasi una offesa che la Camera farebbe alla propria emanazione, cioè alla Commissione d'inchiesta, se ora volesser risolvere una gravissima questione, come quella che è compresa in questo disegno di legge, senza che quella Commissione abbia prima presentato il risultato dei propri studi.

Come si può provvedere, onorevole presidente del Consiglio, allo sviluppo dei grandi interessi marittimi del Mediterraneo da parte dell'Italia? Con quale sistema? Convieni che vi sia un'unica società potente, od è meglio che ve ne siano diverse, le quali partano da diversi centri, e rispondano appunto a questo concetto in poche parole espresso dall'onorevole presidente del Consiglio, cioè che ogni regione abbia la propria espansione? Convieni che queste società sieno in accomandita, o soltanto anonime? È opportuno che il materiale ingrandisca di molto, e che assuma una forma diversa da quella che ha oggidì il materiale delle società esistenti? Sono tutte questioni complicatissime, che devono essere oggetto di studi accurati e profondi per parte della Commissione d'inchiesta.

Quale sarà il beneficio che trarrebbe la Camera dalla propria Commissione, quando questa presentando la relazione, dicesse: occorre che la società da istituirsi fosse in un centro anzichè in un altro; era d'uopo che il materiale assumesse questa forma anzichè un'altra; si riserbasse ad una data linea anzichè ad un'altra? Allora la Camera dovrebbe

rimpiangere che, avendo data l'approvazione sua a questo disegno di legge, si fosse tolta la libertà di azione per provvedere ai grandi interessi, che devono stare a cuore alla Camera ed al Governo, e per seguire quella via che sarà tracciata dalla Commissione d'inchiesta.

Laonde io ripeto, se questo disegno di legge è già grave per sè per le disposizioni che contiene, prende poi una gravità maggiore dall'impegno che la Camera ha verso la propria Commissione di attendere che essa abbia condotti a termine i suoi lavori, ed abbia potuti dare alla Camera ed al Governo quei suggerimenti che crederà più opportuni.

Io stimo essere cosa più conveniente da parte della Camera, quasi doverosa; e stimo che sia conveniente e, direi, patriottica da parte del Governo, di aspettare che quella Commissione abbia riferito, prima di sollecitare la Camera a deliberare su questo disegno di legge.

E non è poi cosa che urga di molto. L'onorevole presidente del Consiglio disse: ma voi volete tenere queste due società in sospenso. Di che si tratta? La Commissione d'inchiesta dovrà riferire, se ben ricordo, in novembre...

*Voci.* In ottobre.

**BIANCHERI.** Sta bene, in ottobre; ai 12 di luglio essa è già convocata, ed in ottobre dovrà riferire: si tratta dunque di quattro o cinque mesi. Cosicché la Camera, quando riprenderà i suoi lavori, ha la certezza che avrà innanzi a sè la relazione della Commissione d'inchiesta.

Crede l'onorevole presidente del Consiglio che in tre o quattro mesi queste due società saranno in condizione di poter provvedere ai grandi interessi ai quali giustamente egli rivolge il suo pensiero? Crede egli che, sia dal lato dell'amministrazione, sia dal lato di provvedere ad una maggiore espansione di affari, questo indugio sia così funesto da arrecar danni agli interessi generali del paese ed agli interessi particolari delle due società? Io credo che la Camera, aspettando a deliberare dopo che la Commissione d'inchiesta avrà riferito, potrà emettere un giudizio assennato, un giudizio fondato sulla profonda conoscenza dei diversi quesiti che solleva una simile questione. Vista la relazione che farà la Commissione d'inchiesta, la Camera potrà con piena conoscenza di causa pronunziarsi su questo disegno di legge. Ripeto che, facendo altrimenti, la Camera s'espone a dovere fra qualche mese amaramente rimpiangere d'aver sacrificato i più importanti interessi, gli interessi dai quali dipende l'avvenire della marineria italiana. Ci pensi seriamente la Camera. Oggi la marineria italiana si trova veramente in una dolorosa posizione. Il Governo sa quante domande gli

si rivolgono ond'egli provveda affinché la marineria italiana possa migliorare le proprie condizioni. Ora se col dare un monopolio ad una data società si impedisce che la marineria a vapore possa rinascere, l'onorevole presidente del Consiglio dovrà poi fare a se stesso il gravissimo rimprovero d'aver contribuito a far sì che la marineria italiana non possa essere chiamata a quel grado di potenza cui certamente egli desidera vederla pervenire. Si tratta, ripeto, di questioni gravissime, e prego la Camera di pensarci seriamente. Prima di pronunziarsi, aspetti che la Commissione d'inchiesta abbia riferito.

Infine sono le questioni che solleva lo studio della marineria mercantile. Vi è la questione della trasformazione del materiale; vi è la questione di vedere la parte che si deve fare alla marineria a vapore ed alla marineria a vela; vi sono altre questioni, tutte importantissime e complicate e che non possono risolversi in un momento. Crede la Camera che, dando la sua approvazione a questo disegno di legge, essa verrà a pregiudicare grandemente e forse irreparabilmente tutti i diversi quesiti ai quali ho accennato? Onde è che io credo di compiere un dovere nel pregarla di differire ogni deliberazione su questo progetto, fino a quando la Commissione d'inchiesta avrà presentata la sua relazione. (*Ai voti! Ai voti!*)

**SALARIS.** (*Della Commissione*) Domando di parlare.

**MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI.** Domando di parlare.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro dei lavori pubblici.

**MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI.** Io ho chiesto di parlare per precisare bene lo stato della questione. Qui è questione di date, onorevole Biancheri. Supponiamo che le società Florio e Rubattino avessero chiesto di fondersi tre mesi fa, invece di due, quando ancora non si era parlato di Commissione d'inchiesta; io le domando: in questo caso, che cosa avrebbe fatto la Camera davanti a un articolo di legge come questo?

« Art. 7. (Legge del 1877). Saranno sottoposte all'approvazione del Parlamento le fusioni delle società e le inversioni di linee... »

**BIANCHERI.** Non è fusione: è trasformazione.

**MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI.** Il Parlamento può dire che non vuole la fusione. Ma il tirar fuori la questione della Commissione d'inchiesta per provare che è utile o no la fusione, per discutere di un diritto acquisito in forza di una legge, io non lo capisco.

**BIANCHERI.** Domando di parlare.

**MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI.** Che cosa potrà dire la Commissione d'inchiesta?

**BIANCHERI.** Che fusione equivale a trasformazione.

**PRESIDENTE.** Facciano silenzio.

**MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI.** Io ho detto che, se hanno la compiacenza di udirmi, intendo di precisare bene la questione. Due sono i punti che si discutono: l'uno, il diritto di chiedere la fusione; ed io non capisco come si possa anche pensare a negarlo; l'altro è il modo di ricostituzione della nuova società. A questo risponderà il mio collega dell'agricoltura e commercio. Io lascio a lui l'incarico di confutare le obiezioni che a questo proposito si possono fare. Ma, per quel che si riferisce alla presentazione del disegno di legge, era un diritto che nessuno può contestare alle società che ne fecero nella domanda, in base alla legge del 1877.

L'onorevole Parenzo, in risposta ad una osservazione che io aveva fatta, vale a dire che l'inchiesta era stata d'iniziativa parlamentare, disse che era diventata legge, e, per conseguenza, anche la legge d'iniziativa parlamentare doveva regolare la condotta del Governo. Niente di più vero, niente di più doveroso che, da qualunque parte vengano le proposte di iniziativa parlamentare, il Governo debba rispettarle. Ma la legge dell'inchiesta sulla marineria mercantile, non ha alcuna disposizione a questo riguardo, mentre se ne ha una che è tassativa legge del 1877.

Ora, l'aver presentato questo disegno, per noi, ripeto, era cosa obbligatoria; padronissima la Camera di non volerlo discutere oggi, di non volerlo approvare. Questo è nel dominio, oggi, del Parlamento; ma per il Governo non c'era considerazione che potesse trattenerlo dall'adempiere ad una precettiva disposizione della legge.

L'onorevole Parenzo stesso, e poi l'onorevole Biancheri, hanno parlato di monopolio; ma io li prego di considerare che qui non si crea nulla, che il monopolio rimane quello ch'era; lo Stato paga attualmente 8,900,000 lire alle due società Florio e Rubattino, e seguirà a pagare la stessa somma. Che cosa c'è di variato?

Lascio da parte la questione della costituzione in società anonima; ma che cosa c'è di diverso, quando fosse accettata la fusione? Per me non c'è altro che una forza accresciuta nel nostro paese; ed anche qui bisogna che ripeta quel che ho detto in altra occasione. Io mi aspettava di avere dei battimani per aver proposta la fusione delle due società; tanto è vero che io stesso sono andato intorno per un anno e mezzo onde persuaderle a fondersi.

Io faccio proprio un atto di contrizione; sono stato io uno di quelli che maggiormente ha spinto

## LEGISL. XIV — 1ª SESSIONE — DISCUSSIONI — 1ª TORNATA DEL 4 LUGLIO 1881

questa fusione. E perchè, o signori? Perchè io esamino quel che accade negli altri paesi intorno a noi; e lasciate che parli francamente: a forza di rimpicciolire le questioni, noi ci ridurremo al caso di coloro che discutevano di non so bene qual dogma della cattolicità, mentre Maometto entrava a Costantinopoli. (*Bravo! — Si ride*)

Signori, l'onorevole presidente del Consiglio ha parlato di considerazioni politiche; io non so fin dove egli abbia potuto, o possa, spiegarsi a questo proposito; io non ho da rivelare misteri politici di nessuna fatta: io vedo i fatti, che tutti possono verificare, ed anche dedurne quali possano essere le intenzioni che li producono.

Non parlerò dell'Inghilterra, che, se ben ricordo, ha già a quest'ora tre milioni di tonnellate in bastimenti a vapore. So che la Francia ha 300,000 tonnellate e più di bastimenti a vapore in mare, e che noi non ne abbiamo che 75 od 80,000, compresi i battelli rimorchiatori.

**BIANCHERI.** Si è impedita la costruzione.

**MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI.** Sarà, ma non l'abbiamo impedita noi.

Io domando se 80 bastimenti, che diventeranno 100 domani, non saranno una maggior forza per il paese di quello che essendo 40 da una parte e 40 dall'altra; domando: quando sarà aperto il Gottardo, quale sarà la compagnia italiana che possa affrontare tre o quattro viaggi per le Indie a proprio rischio e pericolo se non ha una grande forza a sua disposizione? Quattro piccole compagnie, io le paragono a quattro piccole banche che non saranno mai capaci di fare i prestiti di miliardi. È il caso preciso delle grandi banche: si può gridare e strepitare quanto si vuole, ma la Banca Nazionale sarà sempre più forte della Banca Toscana. Dunque, o signori, consideriamo le cose come sono intorno a noi.

L'Inghilterra invade il Mediterraneo colla sua potenza marittima mercantile, e ad onta che abbia un infinito spazio di navigazione libera di fronte a noi, spende 22 o 25 milioni, se ricordo bene, per sovvenzioni marittime; 25 o 26 milioni ne spende la Francia, che è più vicina a noi, e chi non sa che l'una e l'altra vengono a fare i trasporti in casa nostra, perchè non esiste, quasi, la nostra marineria a vapore? Chi non sa che le compagnie Freycinet e Valery frequentano i nostri porti, e che poco tempo fa (non mi ricordo precisamente le date) al Parlamento francese è stato presentato un disegno di legge, con cui si sussidiava la compagnia transatlantica per viaggi bisettimanali fra Marsiglia e Tunisi toccando gli scali di Genova, Livorno, Napoli, Messina, Catania e Malta?

Orbene, io non voglio estendermi a fare considerazioni: oramai non possiamo discutere, e aspettare i risultati dell'inchiesta; io auguro soltanto che non dobbiamo finire per dover dare sovvenzioni per viaggi postali alla marineria straniera. (*Benissimo! a sinistra*) Ecco la previsione che faccio io. (*Bravo! Benissimo!*)

**MAGLIANI, ministro delle finanze.** Chiedo di parlare.

**MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI.** Signori, quali sono le compagnie che possono esser turbate dal monopolio della compagnia Florio Rubattino? Questo monopolio esiste già di fatto, non so se sia un bene o un male; quando riferirà la Commissione d'inchiesta vedremo se è opportuno sovvenzionare o no. Ma adesso per 10 anni resta quello che è; nessuna Commissione d'inchiesta può cambiare lo stato delle cose. Oggi si tratta soltanto di aggruppare due società sovvenzionate, e per me credo questo un grande beneficio, perchè credo che in poco tempo avremo 100 bastimenti sotto una mano sola, che saranno una gran forza per far concorrenza alle società straniere: lo consideri bene l'onorevole Biancheri.

Le compagnie italiane che possono essere danneggiate dove sono? Quelle di Venezia sono *in mente Dei*; quando le avranno create ne parleremo; fino ad ora ne parlano gli articoli di giornale, ma non sono neppure alle viste. La società Lavarello e Piaggio fa viaggi per l'America del Sud, e non è mai stato, che io sappia, nelle intenzioni della società Florio e Rubattino di andare a far concorrenza a questa compagnia nazionale, perchè sarebbe un atto antipatriottico: c'è tanto mare per far concorrenza ad altri, che non c'è bisogno di compromettere i vantaggi già problematici della compagnia Lavarello e Piaggio. Io non so dunque a chi, in casa nostra, la grossa compagnia possa fare concorrenza, se non voglia parlarsi dei bastimenti a vela.

Considerata pertanto la fusione isolatamente, salvo sempre il modo di consentirla, io proprio non vedo come non si comprenda che debba essere un vantaggio nazionale. Comunque sia io pregherei l'onorevole Biancheri di credere che il Governo, sia presentando il progetto della fusione, sia desiderando che si approvi, pensa di fare opera patriottica, mentre all'onorevole Biancheri sembra che sarebbe atto patriottico il lasciarla cadere.

**BIANCHERI.** No cadere, sospenderla, differirne la discussione.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro delle finanze.

**MINISTRO DELLE FINANZE.** Io ho bisogno di dare qualche schiarimento all'onorevole Parezno circa all'appunto che fece a questo progetto di legge in ordine all'articolo 4. Tra le altre osserva-

zioni, l'onorevole Parenzo ha detto che con questo disegno di legge si offendono le ragioni della finanza, inquantochè si concede una esenzione di tassa che non è giustificata. Ora è bene che la Camera sappia che tradizionalmente, sempre in tutti gli atti legislativi di concessione di utilità e di servizio pubblico, si suole derogare alla tassa proporzionale di registro, e di concedere di pagare la sola tassa fissa. Ora in questo caso non facciamo nè più nè meno di quello che si fa sempre in casi consimili, ed a me pare che sia tanto più giustificata questa lieve concessione, ora che si tratta d'approvare legislativamente un atto che contribuisce ad accrescere la potenza del nostro naviglio mercantile. Aggiungo che l'articolo 7 della legge del 1877, che approvò la convenzione coi signori Rubattino e Florio, accordò l'esenzione della tassa non solamente per gli atti di registrazione della convenzione, ma anche per gli atti d'acquisto del materiale nautico. Ora noi non parliamo più di questa seconda esenzione.

Tutti gli atti d'acquisto del materiale nautico saranno trattati secondo il rigore delle leggi fiscali in vigore, e limitiamo l'esenzione dalla tassa proporzionale soltanto agli atti relativi alla fusione, trasformazione e creazione della nuova società. Se questa nuova esenzione così limitata porterà all'erario la perdita di parecchie migliaia di lire, questa perdita sarà compensata largamente dalla tassa di circolazione che la finanza riscuoterà sui nuovi titoli che la società ingrandita dovrà emettere.

Quindi non è solamente giustificata l'esenzione di questa tassa per lo scopo della grande utilità pubblica dell'atto che si sanziona, ma è anche giustificata perchè in fondo una perdita vera e reale per le finanze non c'è, chè quello che si perde da una parte sarà compensato dal reddito normale della tassa di circolazione di nuovi titoli. (*Interruzione dell'onorevole Parenzo*)

Ma non ci sarebbe fusione; perchè la fusione determina l'ampliamento del capitale, il capitale annuo non sarebbe accresciuto se non si desse vita alla fusione e trasformazione, la quale trasformazione (che ha dato luogo ad un altro appunto dell'onorevole Parenzo), è determinata dallo scopo appunto di accrescere e ampliare il capitale sociale, senza però far venir meno le garanzie che derivano dalla forma di società in accomandita per azioni.

Difatti questa società anonima viene ad essere trasformata con una disposizione eccezionale, che è quella dell'articolo 3 emendato dalla Commissione, e mentre conserva nel resto tutti gli effetti della società anonima, dovrà essere amministrata da due gerenti nazionali, responsabili e perpetui.

Se si formasse una società in accomandita per azioni, tutte le obiezioni sarebbero dileguate. Ora, l'articolo 3 della convenzione non la considera che come una società anonima sotto forma di società in accomandita, perchè i suoi gerenti responsabili sono sempre gli stessi che sono ora i rappresentanti delle due società.

Io spero che questi schiarimenti varranno in parte a dileguare i dubbi degli onorevoli oppositori. Qui non v'è esenzione di tassa a danno delle finanze, nè la stessa trasformazione della società si oppone allo scopo, a cui mirano gli onorevoli opposenti.

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

**RANDACCIO.** Io non sono assolutamente avverso a questo disegno di legge; credo però che sia necessario di farsi alcune modificazioni importantissime, ed entro senza più in materia. L'articolo 7 della legge 15 giugno 1877 disponeva che fosse sottoposta all'approvazione del Parlamento la fusione delle due società, che fin d'allora si stimava possibile ed utile: ma, come ha fatto osservare l'onorevole Biancheri, coll'articolo 1 del disegno di legge sottoposto al nostro esame non si approverebbe già la fusione delle due società, ma la costituzione di una nuova società anonima per azioni, la quale dovrebbe assumere secondo l'articolo 2 del progetto di legge, tutti gli obblighi risultati dalle convenzioni approvate con la legge del 15 giugno 1877 e dalle successive approvate con le leggi 4 luglio 1878 e 18 luglio 1880.

Adunque le attuali società Rubattino e Florio spariscono, non ne resta che la memoria, ed in loro vece subentra la nuova società anonima. È questa la fusione prevista dall'articolo 7 della legge 15 luglio 1877? A me pare di no; mi pare invece che sia questa una completa e radicale trasformazione, come del resto la chiamò il Governo stesso all'articolo 4 del progetto. Ma si è pensato all'importanza di questo fatto? Si è pensato che in virtù dell'articolo 40 del Codice della marineria mercantile, le società anonime si considerano nazionali se la sede principale di esse sia nello Stato, ed ivi avvengano le assemblee generali, e che per conseguenza il naviglio a vapore ora appartenente alle due società Rubattino e Florio, possa essere posseduto per intero da capitalisti stranieri? Sarebbe questo, o signori, un fatto grave.

Il nostro Codice marittimo a fine d'allettare i capitali ad impiegarsi nella marineria nazionale, ha stabilito regole molto larghe, forse più larghe di quelle d'ogni altra legislazione estera, in materia di proprietà delle navi: io penso però che i legislatori italiani stimassero che non sarebbe stato mai possi-



bile il fatto che oggi avverrebbe, che cioè tutto il materiale delle società Rubattino e Florio, che costituisce pressochè i quattro quinti del naviglio nazionale a vapore, divenisse assoluta proprietà di stranieri.

Ed il fatto è anche più grave per la ragione che questo naviglio è addetto al servizio postale interno ed internazionale, servizio che lo Stato retribuisce con l'egregia somma di 23,000 lire al giorno. È prudenza, domando io, d'affidare questo materiale, che è pure una forza nazionale, in mani straniere? Io credo, assolutamente di no. (*Movimenti, interruzioni*)

**PRESIDENTE.** Facciano silenzio, onorevoli colleghi.

**RANDACCIO.** Vero è che il Governo vi proponeva, coll'articolo 2 del progetto, di conservare integre la garanzia e la responsabilità personale dei signori Rubattino e Florio, ed a questo fine, derogando in loro favore al diritto comune, proponeva di permettere che i detti due egregi signori fossero nominati amministratori della nuova società anonima per tutto il tempo che resta a decorrere fino alla cessazione delle vigenti convenzioni.

Ciò non perchè essendo essi italiani ed eccellenti patrioti, porgano una guarentigia contro i pericoli di un'amministrazione straniera, ma perchè, dice la relazione ministeriale, *le imprese di nazionale interesse in ispecial guisa quelle che hanno mestieri di lunga pratica, e di bene acquistata riputazione, volgono prospere quando guidate da persone che seppeo guadagnare fiducia nel paese e buona riputazione all'estero.*

A simili proposte non vi è altra scusa che quella della poca pratica che si ha generalmente delle leggi marittime. Vediamo infatti. È creata una società anonima per azioni: il Governo suppone che l'assemblea dei futuri azionisti di questa società, i quali non si sa chi saranno, eleggeranno a loro amministratori i signori Rubattino e Florio: ed in questa supposizione proponeva di permettere che un tal fatto avvenga, salvo sempre il beneplacito degli azionisti, come è esplicitamente detto nella relazione, e come doveva essere di necessità. (*Interruzione*)

Parlo del progetto ministeriale.

Ma non bastava permettere, bisognava imporre.

Soggiungerò che se il Ministero avesse conosciute le disposizioni del nuovo Codice di commercio, già approvato dal Senato, e che la Commissione della Camera ha proposto di approvare senza alcuna modificazione, onde è sperabile che entri in vigore al 1° gennaio 1882, se avesse, dico, conosciuto questo progetto non sarebbe certamente venuto a proporci una deroga all'articolo 138 del Codice vi-

gente; il Codice futuro all'articolo 122 dispone, che gli amministratori delle società anonime possano essere nominati per 4 anni, e sieno sempre rieleggibili. All'inavvertenza del Governo cercò di riparare l'onorevole Commissione, modificando gli articoli 2 e 3; ma secondo me la riparazione non è riuscita abbastanza bene.

Propone la Commissione che i signori Rubattino e Florio continuino ad essere gli amministratori della nuova società anonima, per tutto il tempo che resta a decorrere fino alla cessazione delle vigenti convenzioni.

E qui farò notare di passata la improprietà della locuzione: poichè i signori Rubattino e Florio non possono *continuare* ad essere gli amministratori di una società che non sussiste ancora: occorre dire *saranno*, e non *continueranno*.

*Voci dal banco della Commissione.* Non si intende niente.

**PRESIDENTE.** Alzi la voce, onorevole Randaccio, o scenda più in basso.

**RANDACCIO.** Mi farò poi a domandare al Governo ed alla onorevole Commissione, che cosa significhi la dichiarazione inserita nei loro progetti, che resta integra la garanzia e la responsabilità personale verso lo Stato dei signori Rubattino e Florio. Forse che gli amministratori di una società anonima possono avere una responsabilità diversa da quella imposta alla società stessa? Una volta fuse nella nuova società anonima le due società fino ad oggi dirette e rappresentate dagli egregi signori Rubattino e Florio, essi non restano che due semplici negozianti; ed a qual titolo s'ingeriranno essi, come tali, negli affari della nuova società? A qual titolo assumeranno una garanzia ed una responsabilità in ordine alla società stessa?

L'anormalità della cosa è troppo evidente perchè io debba fare altri ragionamenti.

Eppoi, come è possibile di stabilire una guarentigia individuale che può cessare da un giorno all'altro, per molte cause diverse? Che cosa significherebbe la qualità di amministratori della nuova società anonima conferita dalla onorevole Commissione ai signori Rubattino e Florio, se nello statuto della società stessa venisse stabilito, per esempio, un Consiglio d'amministrazione che ne limitasse i poteri?

Si aggiunga la considerazione che il Codice di commercio vigente assoggetta la costituzione delle società commerciali all'autorizzazione governativa, laddove il nuovo Codice le ha svincolate da questa gravosa, quanto inutile formalità, dimodochè anche la debole guarentigia che porgeva la legge vigente, verrà a cessare.

Io dico dunque che neppure basta imporre alla nuova società l'amministrazione dei signori Rubatino e Florio, bisogna imporre, in termini generali, una direzione, ed un'amministrazione italiana. Qui sta la vera guarentigia.

A questo fine, io con parecchi onorevoli colleghi, proponiamo il seguente emendamento all'articolo 2 del progetto della Commissione: « La direzione e l'amministrazione della nuova società anonima dovranno essere interamente italiane per tutto il tempo che resta a decorrere fino alla cessazione delle vigenti convenzioni. »

E passo all'articolo 4 del progetto...

**MAMELI**, relatore. Ne parleremo alla discussione degli articoli. (*Conversazioni — Interruzioni*)

**PRESIDENTE**. La iscrivo sull'articolo 4, onorevole Randaccio?

**RANDACCIO**. Come crede, onorevole presidente. Allora mi riservo di svolgere l'emendamento all'articolo 4.

**PRESIDENTE**. Ha facoltà di parlare l'onorevole Parenzo. (*Rumori*)

**MINISTRO D'AGRICOLTURA E COMMERCIO**. Domando di parlare.

*Voci*. A domani! a domani!

**PRESIDENTE**. L'onorevole ministro desidera di parlare o no? (*Rumori*)

Facciano silenzio. Prendano i loro posti.

*Voci*. A domani! A domani!

**PRESIDENTE**. Sono ancora iscritti parecchi oratori. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro di agricoltura.

*Voci*. A domani!

**TENANI**. Allora bisognerà prorogare alle tre la seconda seduta della Camera.

**PRESIDENTE**. Ma scusino, ieri si proseguì fino al tocco. Per me sono ai loro ordini.

**UNGARO**. Domando di parlare sull'ordine del giorno.

**PRESIDENTE**. Vuol parlare oggi o domani, onorevole ministro?

**MINISTRO DI AGRICOLTURA E COMMERCIO**. Io parlo oggi o altrimenti domani, sull'articolo 2 e sull'articolo 3, che sono gli articoli che si vogliono modificare.

*Voci*. Domani!

**UNGARO**. Domando di parlare sull'ordine del giorno.

**PRESIDENTE**. Che cosa desidera l'onorevole Ungaro?

**UNGARO**. La proposta fatta dall'onorevole ministro...

**PRESIDENTE**. Ma l'onorevole ministro dice che è a disposizione della Camera. Vogliono proseguire, o differire a domani la discussione?

**UNGARO**. È precisamente a questo proposito che io voglio parlare.

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

**UNGARO**. Io proporrei alla Camera che oggi in principio di seduta si continuasse...

**PRESIDENTE**. Questo sarebbe impossibile.

**UNGARO**. Dopo il bilancio!

**PRESIDENTE**. Vadano ai loro posti. Faranno questa proposta nella seduta pomeridiana. Metto ai voti intanto se la Camera intenda di proseguire ora o di rimandare il seguito della discussione a domani. (*Rumori*)

*Voci*. Oggi! oggi!

**PRESIDENTE**. Oggi non si può. O seguiamo, o si rimandi il seguito della discussione a domani. (*Rumori*) Metto dunque ai voti se vogliono rimandare...

*Una voce*. Non si può votare.

**MORANA**. Domando di parlare.

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

**MORANA**. Io non so che ci sia nessun regolamento che si opponga a che la Camera possa invertire o modificare il suo ordine del giorno. Quindi io per parte mia domando posizioni nette. In tutti i casi, equivoci non ne voglio. (*Interruzioni*)

Sì, equivoci non ne voglio.

Se il rimandare a domani significa la solita storia (*Movimenti*), che domani non saremo in numero; se non vogliono che votare i bilanci, lo dicano francamente, e votino così. (*Rumori*)

Io credo che nessuno possa impugnare la proposta fatta dall'onorevole Ungaro, a cui mi associo; e chiedo che la Camera sia interrogata se intenda che la continuazione della discussione di questo disegno di legge sia messa all'ordine del giorno della seduta pomeridiana d'oggi.

**PRESIDENTE**. Onorevole Morana, questo non è possibile, perchè l'ordine del giorno della seduta pomeridiana d'oggi è già stabilito fino da ieri, e non potrebbe ora mutarsi. (*Viva agitazione*) Metto dunque a partito se si debba continuare ora questa discussione, o se la si vuole rimandare a domani.

*Voci a sinistra*. Ma oggi nella seduta pomeridiana.

**PRESIDENTE**. (*Con forza*) Ma ciò non è possibile, vi si oppongono i precedenti e il Regolamento. Vadano ai loro posti, e facciano silenzio.

Dunque chi intende che si continui ora la discussione, si alzi.

(La Camera non approva.)

Per conseguenza la seduta è levata alle 12 25.

Prof. AVV. LUIGI RAVANI  
Capo dell'ufficio di revisione.

Roma, 1881 — Tip. Eredi Botta.



[Torna all'indice](#)

# La Navigazione Generale Italiana



Uno dei primissimi transatlantici della Navigazione Generale Italiana Florio & Rubattino esce dal porto di Palermo.  
(Tela di Francesco Lojacono).

Mario Taccari, *I Florio*, Caltanissetta [etc.], Sciascia, 1967



"L'Illustrazione Italiana", 16 febbraio 1890



NAVIGAZIONE GENERALE ITALIANA

SOCIETÀ RIUNITE FLORIO E RUBATTINO

CAPITALE { Statuario L. 100,000,000  
Emesso . > 50,000,000  
Versato . > 35,000,000

# STATISTICA GENERALE

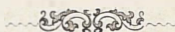
DEL TRAFFICO

# MERCI E PASSEGGERI

EFFETTUATOSI

DURANTE IL 2° SEMESTRE DELL'ESERCIZIO 1881-82

su tutte le linee delle Società riunite



ROMA

STABILIMENTO BONTEMPELLI

1883



- 303 -

*Segue* Riepilogo dei passeggeri transitati durante il secondo semestre 1881-82  
sulle linee INTERNE.

LUOGO D'IMBARCO	COMUNI			R. IMPIEGATI			MILITARI		
	I	II	III	I	II	III	I	II	III
<i>Riporto . . .</i>	6,646	7,651	34,470	323	644 1/2	2,095 1/2	769	1,493	31,786
<b>Pantelleria . . . . .</b>	.. ..	25	150	4	3	9	2	5	203
<b>Paola . . . . .</b>	7	80 1/2	1,072	.. ..	19	29	2	7	127
<b>Patti . . . . .</b>	21	46	103	10	7	54	2	13	112
<b>Pianosa . . . . .</b>	3	28 1/2	58	2	5	4	1	11	105
<b>Piombino . . . . .</b>	.. ..	316	669	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	138	250
<b>Pizzo . . . . .</b>	33	156	553	1	10	20	9	30	382
<b>Porto Empedocle . . . . .</b>	28	56	242	.. ..	3	4	8	18	107
<b>Portoferraio . . . . .</b>	12	357 1/2	1,005 1/2	.. ..	6	6	.. ..	131	443 1/2
<b>Porto Longone . . . . .</b>	.. ..	10	87	1	5	1	.. ..	.. ..	.. ..
<b>Pozzallo . . . . .</b>	4	21	43	.. ..	1	8	.. ..	.. ..	.. ..
<b>Reggio Calabria . . . . .</b>	60	147	702	5	28	30	16	61	2,018
<b>Rio Marina . . . . .</b>	.. ..	30	37	2	1	2	.. ..	.. ..	.. ..
<b>Salina . . . . .</b>	.. ..	1	290	.. ..	5	9	.. ..	.. ..	35
<b>Santa Eufemia . . . . .</b>	5	67	560	4	11	25	.. ..	.. ..	.. ..
<b>S. Stefano Argent. . . . .</b>	1	7	83 1/2	.. ..	3	1	.. ..	.. ..	.. ..
<b>S. Teresa Gallura . . . . .</b>	.. ..	12 1/2	75 1/2	.. ..	2	8	.. ..	.. ..	.. ..
<b>Sassari . . . . .</b>	126	118	1,431	11	5	15	30	51	703
<b>Sciacea . . . . .</b>	21 1/2	39	238	3	6	9	7	27	213
<b>Scoglitti . . . . .</b>	6	22	72	.. ..	1	3	.. ..	.. ..	19
<b>Siniscola . . . . .</b>	1	9	202	1	2	16	.. ..	.. ..	.. ..
<b>Siracusa . . . . .</b>	8	33	93	.. ..	1	25	.. ..	.. ..	.. ..
<b>Talamone . . . . .</b>	.. ..	.. ..	8	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
<b>Taranto . . . . .</b>	1	2	26	.. ..	1	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
<b>Terranova Pausania . . . . .</b>	224	183	1,022	39	45	44	43	25	84
<b>Terranova Sicilia . . . . .</b>	10	29	127	.. ..	4	10	3	6	5
<b>Tortoli . . . . .</b>	11	61 1/2	982 1/2	5	11	14	3	6	33
<b>Trapani . . . . .</b>	14	36	97	2	21	748	6	14	212
<b>Tremiti . . . . .</b>	.. ..	2	20	.. ..	2	.. ..	.. ..	8	227
<b>Tropea . . . . .</b>	22	69	230	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	4	8
<b>Ustica . . . . .</b>	.. ..	2	67	1	1	.. ..	4	10	195
<b>Venezia . . . . .</b>	16	35	167	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
<b>Viesti . . . . .</b>	2	14	40	.. ..	3	1	.. ..	2	1
<b>TOTALE . . . . .</b>	7,282 1/2	9,666 1/2	45,023	414	856 1/2	3,190 1/2	905	2,060	37,268 1/2

- 302 -

Riepilogo dei passeggeri transitati durante il secondo semestre 1881-82  
sulle linee INTERNE.

LUOGO D'IMBARCO	COMUNI			R. IMPIEGATI			MILITARI		
	I	II	III	I	II	III	I	II	III
Amantea . . . . .	3	44	556	1	4	13	.. ..	1	14
Ancoua . . . . .	8	23	65	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	7
Bari . . . . .	9	15	92	1	3	.. ..	2	1	186
Bastia . . . . .	41 1/2	52 1/2	3,453	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
Belvedere . . . . .	7	29	234	3	3	4	.. ..	1	11
Brindisi . . . . .	13	10	66	.. ..	.. ..	4	.. ..	.. ..	.. ..
Cagliari . . . . .	342	379	4,210	33	40	38	61	99	1,507
Capo d'Orlando . . . . .	8	47	138	1	3	8	.. ..	1	36
Capraia . . . . .	.. ..	37	52 1/2	3	14	1	.. ..	2	55
Carloforte . . . . .	.. ..	.. ..	10	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
Catania . . . . .	39 1/2	58	244	2	11	14	.. ..	.. ..	13
Cefalù . . . . .	.. ..	11	51	.. ..	1	1	3	2	4
Civitavecchia . . . . .	147 1/2	144	207	21	13	.. ..	63	36	102
Diamante . . . . .	8	27	104	.. ..	4	.. ..	.. ..	2	1
Favignana . . . . .	.. ..	9	87	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	8	114
Gallipoli . . . . .	2	8	27	1	.. ..	2	.. ..	.. ..	.. ..
Genova . . . . .	599	719	7,495	.. ..	2	59	.. ..	5	749
Giglio . . . . .	1	12	87	.. ..	1	1	.. ..	.. ..	.. ..
Gioia Tauro . . . . .	3	19 1/2	113	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
Licata . . . . .	4	16	38 1/2	1	.. ..	1	.. ..	1	34
Lipari . . . . .	7	25	318	.. ..	.. ..	14	2	25	296
Livorno . . . . .	395	709	2,653	13	61	1,446	37	84	3,088
Maddalena . . . . .	114	127	1,527	9	39 1/2	98 1/2	.. ..	.. ..	.. ..
Marsala . . . . .	2	14	37	.. ..	2	.. ..	2	1	8
Mazzara . . . . .	2	11	40	1	1	4	.. ..	.. ..	.. ..
Messina . . . . .	1,042	901	2,429	2	10	59	116	313	7,992
Milazzo . . . . .	20	31	194	.. ..	5	21	1	7	31
Muravera . . . . .	.. ..	.. ..	7	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
Napoli . . . . .	2,338	2,725	6,970	106	223	172	256	522	10,003
Orosei . . . . .	1	12	144 1/2	2	3	20	.. ..	.. ..	.. ..
Palermo . . . . .	1,489 1/2	1,431	2,803 1/2	123	201	115	226	382	7,535
Palma Montechiaro . . . . .	.. ..	5	17	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
<i>A riportarsi</i> . . . . .	6,646	7,651	34,470	323	644 1/2	2,095 1/2	769	1,493	31,786



<b>Servizio Marittimo</b>				
NAVIGAZIONE GENERALE ITALIANA SOCIETÀ RIUNITE FLORIO E RUBATTINO				
LINEA XVIII				
Genova-Cagliari-Tunisi (settimanale)				
Scali	Leghe	Andata		
		Arrivo	Partenza	
Genova . . . . .	—	—	Giovedì 21.0	
Livorno . . . . .	27.—	Venerdì 5.15	Venerdì 24 —	
Cagliari . . . . .	97.6	Domenica 5.30	Domen. 19.0	
Tunisi . . . . .	53.3	Lunedì 11.0	Mercol. 17 0	
Scali	Leghe	Ritorno		
		Arrivo	Partenza	
Tunisi . . . . .	41.3	Lunedì 4.30	Mercol. 13.0	
Cagliari . . . . .	53 3	Giovedì 5.0	Giovedì 24 —	
Livorno . . . . .	97.6	Sabato 5.30	Sabato 21.0	
Genova . . . . .	27.—	Domen. 6.15	—	
LINEA XXII				
Genova-Bastia-Porto Torres (settimanale)				
Scali	Leghe	Andata		
		Arrivo	Partenza	
Genova . . . . .	—	—	Mercol. 21.0	
Livorno . . . . .	27.—	Giovedì 5.30	Giovedì 10.0	
Bastia . . . . .	21.1	„ 17 0	„ 19.30	
Maddalena . . . . .	33 —	Venerdì 6.0	Venerdì 9.0	
Porto Torres . . . . .	18.7	„ 15.0	—	

Francesco Corona, *Guida di Cagliari*,  
Cagliari, Società Tipografica Sarda, 1915



## CCXXXII.

## TORNATA DI MARTEDÌ 5 LUGLIO 1881

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE FARINI.

**SOMMARIO.** *Discussione del bilancio definitivo del Ministero della pubblica istruzione — Il deputato Bonghi prende occasione da una sua proposta di diminuzione sul capitolo 1, per fare alcune osservazioni sui criteri seguiti nella compilazione del bilancio — Gli rispondono il relatore Mereario, il presidente della Commissione ed il ministro Baccelli; dopo di che egli non insiste nella sua proposta — Il deputato Mocenni propone un aumento di lire 500 sul capitolo 9 — Si oppongono il relatore, il ministro delle finanze ed il presidente della Giunta del bilancio; e dopo alcune osservazioni del ministro Baccelli, il deputato Mocenni non insiste nella sua proposta — Il deputato Cavalletto parla sul capitolo 16 dell'ordinamento delle nostre Università — Risposta del ministro della pubblica istruzione — Il deputato Trincherà fa alcune osservazioni sulle scuole speciali d'insegnamento amministrativo annesse all'Università di Roma e di Napoli: gli risponde il ministro Baccelli — Il deputato Negri lamenta le condizioni della biblioteca di Brera a Milano, ed il ministro gli dà alcune assicurazioni al riguardo — Il deputato Cavalletto raccomanda la conservazione dei monumenti di Venezia, ed il deputato Turè la alcune opere necessarie per l'anfiteatro di Verona — Il ministro, dopo brevi parole del relatore, promette di tener conto delle fatte raccomandazioni — Il deputato Lugli chiede che con un disegno di legge sia perequata l'istruzione secondaria in tutte le province del regno — Il ministro promette di presentarlo presto — Sullo stesso argomento fanno varie raccomandazioni il relatore Merzario ed il deputato Buonomo, ai quali risponde il ministro Baccelli — Il deputato Fortunato raccomanda l'istituto tecnico di Melfi; il deputato Giovagnoli la creazione di un nuovo liceo-ginnasio a Roma, ed i deputati Cavalletto, Branco, Trincherà ed il relatore Merzario fanno altre osservazioni sull'insegnamento tecnico, alle quali risponde il ministro — Sulla questione dei sussidi all'istruzione primaria parlano i deputati Indelicato, Bianchi e Compans, ai quali rispondono il relatore ed il ministro — Il deputato Marcora fa osservazioni sopra un più razionale ordinamento dell'istruzione primaria, ed il deputato Ercole sui sussidi alle scuole serali — Risposta del ministro Baccelli che chiede un aumento di 40 mila lire sul capitolo dei sussidi per le scuole italiane all'estero — Parlano su tale proposta che è combattuta dal presidente della Giunta del bilancio, il deputato Trincherà ed il relatore Merzario — Il ministro ritira la sua proposta di aumento — Il deputato Bianchi fa la proposta di un aumento di due mila lire per gli istituti dei sordo-muti; che, non accettata dal ministro, viene poi ritirata — Dopo brevi osservazioni del deputato Compans per l'inversione di una somma a beneficio dell'istituto dei ciechi, alla quale si oppone il presidente della Giunta del bilancio, si approvano oltre tutti i capitoli variati, il riassunto ed il totale generale della spesa del Ministero dell'istruzione pubblica. = Approvasi senza discussione il disegno di legge per maggiori spese sul bilancio del 1880 insieme ad un ordine del giorno della Commissione. = Approvasi pure senza discussione la relazione della Commissione generale del bilancio sui nuovi organici del personale delle amministrazioni civili dello Stato, con un ordine del giorno della stessa Commissione, accettato dal ministro delle finanze. = Seguito della discussione del disegno di legge sulla fusione delle Società di navigazione Rubattino e Florio — Difendono il disegno di legge il ministro di agricoltura e commercio ed il deputato Salaris — Il deputato Biancheri sostiene la convenienza di sospendere l'approvazione di questo disegno di legge, che è combattuto dal deputato Varè e difeso dal presidente del Consiglio — Il deputato Sanguinetti parla contro la chiusura della discussione, che però viene approvata — Il deputato Gagliardo svolge un suo ordine del giorno col quale si propone di sospendere la discussione del disegno di legge — Il deputato Berio svolge un suo ordine del giorno — Il rela-*

Ora si discute l'articolo unico. Ne do lettura:

« Sono autorizzate, in aggiunta al bilancio definitivo di previsione della spesa per l'anno 1880, le maggiori spese nella somma complessiva di lire *trentatremilioni centosettantaduemila settecentosessantaquattro* e centesimi *uno* (L. 33,172,764 01), delle quali lire 15,637,556 34 per spese d'ordine ed obbligatorie, e lire 17,535,207 67 per altre spese; da ripartirsi fra i Ministeri ed i capitoli descritti nelle annesse tabelle *A* e *B*. »

Nessuno chiedendo di parlare, e non essendovi oratori iscritti, metto a partito l'articolo unico, di cui ho dato lettura. Chi lo approva sorga.

(È approvato.)

#### DISCUSSIONE DELL'ORDINE DEL GIORNO DELLA COMMISSIONE SUI RUOLI ORGANICI DELLE AMMINISTRAZIONI CIVILI.

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca la discussione dei ruoli organici delle amministrazioni civili.

La Commissione propone alla Camera, come deliberazione a conclusione dello studio che essa ha fatto sui ruoli organici delle amministrazioni civili, un ordine del giorno, il quale è, oltre alla parte stampata, costituito anche da una seconda parte manoscritta, che la Commissione ha testè mandato.

L'ordine del giorno proposto dalla Commissione è il seguente:

« La Camera invita il Ministero a non fare ulteriori aumenti di spese nei ruoli del personale, le quali non abbiano compenso in economie effettive e permanenti, ottenute da riduzione dei ruoli stessi, »

Poi viene la seconda parte in questi termini:

« a non modificare che annualmente in occasione dei bilanci di prima previsione i gradi e gli stipendi stabiliti dai nuovi organici definitivi del personale delle amministrazioni civili dello Stato. »

**MINISTRO DELLE FINANZE.** Chiedo di parlare.

**PRESIDENTE.** Ne ha facoltà.

**MINISTRO DELLE FINANZE.** Dichiaro di accettare pienamente l'ordine del giorno formulato dalla Commissione, tanto nella parte stampata che in quella aggiunta.

**PRESIDENTE.** Dichiaro aperta intorno a quest'ordine del giorno la discussione.

Nessuno chiedendo di parlare, e non essendovi oratori iscritti, dichiaro chiusa la discussione sull'ordine del giorno della Commissione.

(La discussione è chiusa.)

Rileggo l'ordine del giorno proposto dalla Commissione:

« La Camera invita il Ministero: 1° a non fare ulteriori aumenti di spese nei ruoli del personale, le quali non abbiano compenso in economie effettive e permanenti, ottenute da riduzione dei ruoli stessi; e a non modificare che annualmente, in occasione dei bilanci di prima previsione, i gradi e gli stipendi stabiliti dai nuovi organici definitivi del personale delle amministrazioni civili dello Stato. »

Pongo ai voti quest'ordine del giorno proposto dalla Commissione del bilancio ed accettato dall'onorevole ministro delle finanze.

(È approvato.)

Ora, prima di andare innanzi, prego l'onorevole presidente della Commissione del bilancio (poichè furono accertate tutte le cifre del bilancio definitivo dell'entrata e della spesa) di volere ultimare la sua relazione, per poter poi venire alla tribuna a darne lettura.

#### SEGUITO DELLA DISCUSSIONE SUL DISEGNO DI LEGGE PER LA FUSIONE DELLE SOCIETÀ DI NAVIGAZIONE FLORIO E RUBATTINO.

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge per la fusione delle società di navigazione Florio e Rubattino.

Ieri nella seduta antimeridiana la Camera intraprese la discussione generale su questo disegno di legge. Furono presentati diversi emendamenti e diversi ordini del giorno, che trovansi, stampati, sotto gli occhi degli onorevoli deputati, i quali possono per conseguenza prenderne esatta cognizione. Il primo iscritto per parlare nella discussione generale è l'onorevole Salaris. Prima però do facoltà di parlare all'onorevole ministro d'agricoltura e commercio, che l'ha chiesta.

**BERTI, ministro d'agricoltura e commercio.** Ho chiesto di parlare per vedere se si può accorciare questa discussione. Dirò brevemente intorno alle due maggiori obiezioni fatte nella tornata d'ieri dalla più parte degli oratori. La prima, che alcuni chiamarono pregiudiziale, si riferisce alla nomina della Commissione d'inchiesta per la marina mercantile.

Questa Commissione, dicono alcuni, è troppo importante ed autorevole perchè non si debba soprassedere da ogni deliberazione infino a che non abbia presentato alla Camera la sua relazione. La seconda obiezione, che riguarda più specialmente il ministro di agricoltura e commercio, ha tratto alla fu-

sione ed alla trasformazione delle due società. Niuno più di me porta rispetto alla Commissione nominata testè dalla Camera, e niuno più di me spera che dalle sue ricerche e dai suoi giudizi sia per tornare vantaggio alla nostra marina. Ciò non ostante io credo che la nostra deliberazione sul presente disegno di legge sia affatto indipendente dai lavori e dagli studi di detta Commissione. La prima a mettere avanti questa specie di questione pregiudiziale fu la Camera di commercio di Genova. Un corpo così autorevole come la Camera di commercio di Genova, non poteva non fermare tutta quanta l'attenzione del Ministero. Senza spendere molte parole riferirò quello che, fin dal 21 del passato mese di giugno, risposi al presidente della medesima:

« Io sono persuaso che le cose esposte dalla Signoria Vostra sono la espressione di sincera convinzione e di amore per gli interessi generali; tuttavia non posso acconciarmi ai giudizi da lei espressi quanto agli effetti della fusione di dette società. Io penso che, mentre la Francia dà opera efficace per aumentare le sue linee di navigazione nel Mediterraneo ed incoraggia le grandi compagnie di navigazione ed accresce il suo naviglio a vapore, il Governo italiano farebbe opera inconsulta consentendo a rinviare ad altro tempo l'approvazione del progetto di legge. »

Considerava l'indugio come dannoso e la sospensione non giustificata dal solo fatto della nomina della Commissione di inchiesta. Questo giudizio dell'amministrazione andava pienamente d'accordo con quello della Camera di commercio di Napoli e con quello della Camera di commercio di Palermo. La Camera di commercio di Napoli, invitata dalla Camera di Genova a pronunziarsi sulla sospensione, rispose così:

« La Camera, udita la discussione sulla domanda della Camera di commercio di Genova per aver l'appoggio sul voto da essa fatto al Governo del Re per la sospensione della discussione del disegno di legge per la fusione delle società Florio e Rubattino, delibera non associarsi al voto della Camera di commercio di Genova e fa voti invece al Governo del Re per la pronta discussione del disegno di legge per la fusione delle società Florio e Rubattino. »

Questo è il voto della Camera di commercio di Napoli. Un voto non meno esplicito e da svariate ragioni confortato è quello della Camera di commercio di Palermo. Io potrei darne lettura per intero; ma, siccome non voglio allungare di troppo questa discussione, mi contento di leggere alcune parole:

« Il cennato progetto di fusione, dice la Camera

di commercio di Palermo, non muta in alcuna guisa i rapporti di pubblico servizio che in atti esistono fra le due Società, nè in riguardo agli oneri, nè in riguardo alle sovvenzioni. Esso è un atto di semplice interesse, inteso unicamente ad aumentare, con la unione delle forze, i mezzi di difesa contro la soverchiante concorrenza straniera. Delibera per conseguenza di non potersi associare al voto pronunziato dalla Camera di commercio di Genova. »

Le deliberazioni di queste due Camere di commercio sono perchè non si sospenda ma si approvi indipendentemente da ogni altro avviso, non eccettuato quello che la Commissione d'inchiesta potrà proporre. La fusione di due società che già esistono non vincola la Commissione d'inchiesta. Esse sono quali sono per forza di legge. Noi non accresciamo la sovvenzione, non concediamo loro linee nuove, non si parla di accrescimento di servizi. Se la Commissione d'inchiesta non può mutare il fatto, è però sempre libera di proferire il suo giudizio sul fatto stesso e sulle conseguenze che dal medesimo possono derivare. Essa può entrare nel tema delle sovvenzioni, nel tema della concorrenza e in altri temi consimili. Ma questo suo esame e le considerazioni che ad esso si atterranno non potranno impedire che fino al 1891 quello che è concesso alle Compagnie Rubattino e Florio non sia concesso.

Vengo ora alla questione della fusione e della trasformazione di cui parlava in ispecial modo l'onorevole mio amico il deputato Biancheri; e ne parlava con quella copia di osservazioni e con quella chiarezza di concetti che noi siamo soliti a riconoscere in lui. Io debbo dirgli anzitutto che la fusione è stata proposta specialmente nell'intendimento d'accrescere il capitale. Ora, stabilito questo intendimento, era evidente che la fusione doveva portar con sè la trasformazione della società, la trasformazione, cioè, della società *in accomandita*, in società *anonima*. Solo con la società anonima si possono trovare grandi capitali presso di noi. Altronde è a notare che la società Rubattino di società in accomandita semplice si trasformò in società in accomandita con azioni al portatore. Questo passo importante non fu nè notato, nè censurato. Le azioni al portatore potevano già espandersi a piacimento. Ora si fa un passo di più, un passo per altro che non inverte i rapporti che corrono fra la società ed il Governo. Diffatti, noi dobbiamo domandarci: questa trasformazione quali effetti produce? Scema essa le guarentigie che il Governo è in diritto di esigere dalla convenzione stipulata con legge e dai contratti che ha con Florio e Rubattino? No, non le scema, perchè Florio e Rubat-

tino rimangono sempre responsabili e garanti nel modo antecedentemente stabilito.

Prescindendo dalle mentovate guarentigie, puossi egli dire che la società in accomandita con azioni al portatore trasformandosi in società anonima muti di valore ne' suoi rapporti col Governo? Credo ugualmente di no; perchè dal momento che aumenta il capitale di 14 milioni, è naturale che aumentano in valore le guarentigie e non diminuiscono.

Dunque, secondo me, la trasformazione di cui si parla non menoma punto, ma accresce per l'aumento del capitale la sue guarentigie.

Ma l'onorevole Biancheri diceva: non capite voi che il capitale può passare interamente in mani straniere, e per conseguenza quella che voi credete oggi società nazionale, può diventare domani società straniera? Ebbene, io rispondo; primieramente, il capitale avrebbe potuto passare in mani straniere anche colle azioni al semplice portatore, colla società in accomandita quale era la società Rubattino. Ma non è del capitale che io mi preoccupo, nè quali siano le tendenze del capitale, ma bensì quale sia e debba essere l'indirizzo della società. La società deve avere una direzione e amministrazione italiana ed è di questa direzione di cui dobbiamo occuparci. Quando la direzione è nazionale, in quali mani siano le azioni, poco importa. Queste anche espandendosi, anche passando in mani straniere, non potranno mutare l'indirizzo della società. E quante delle nostre società di strade ferrate non hanno parte del loro capitale in mani straniere? Occorre adunque prendere provvedimenti tali che assicurino che l'amministrazione rimarrà veramente nelle mani nostre.

E questi sono appunto quei provvedimenti e quelle ragioni che hanno consigliato a derogare all'articolo 138 del Codice di commercio e ad introdurre, come dirò quando si discuteranno gli articoli, taluni emendamenti con lo scopo sopra mentovato.

Mi pare che l'onorevole Biancheri abbia considerato questa deroga come qualche cosa di speciale. Ebbene, questa deroga noi la troviamo già nell'approvazione di convenzioni fatte con altre società. Per esempio, se egli esamina la legge sulla regia del 24 agosto 1868, troverà che si è derogato all'articolo 135 del Codice di commercio, cioè a quell'articolo che impediva di emettere obbligazioni prima che tutto il capitale fosse versato. Se egli prende la legge del 20 giugno 1877 relativa alla costruzione ed esercizio delle ferrovie sarde, egli trova pure una deroga al numero 7 dell'articolo 1987 del Codice civile. Vede dunque che anche in questo non c'è nulla di particolare.

D'altra parte, mentre si fa una legge noi possiamo introdurre tutte le disposizioni che meglio assicurano i nostri interessi.

In fondo, che cosa facciamo con questa legge? Non facciamo altro che quello che si pratica per le strade ferrate; vi sono società anonime di strade ferrate con Consigli di amministrazione o di direzione approvati dal Governo e nei quali qualche volta o tutti o parte dei membri sono nominati od approvati dal Governo. Per conseguenza io non trovo che qui si introduca nulla di nuovo. Ora possiamo noi renderci giudici dell'opportunità del momento in cui una società come questa può aggrandirsi e rafforzarsi? Voi dite di aspettare, di soprassedere, ma se l'aspettare ed il soprassedere tornasse a sua rovina? E quale ragione vi è egli mai di indugiare? Se, per esempio, ciascuna di queste società avesse accresciuto il suo capitale separatamente ci saremmo noi opposti? Ora, quando queste due società messe insieme vogliono raddoppiare questo capitale, perchè dovremo opporci? Io non veggio nessuna ragione; nemmeno quella di una concorrenza possibile ad altre linee, perchè le linee che ora sono percorse dalle società escludono la concorrenza fra di loro e noi non ne accordiamo altre nuove.

Noi non concediamo, ripeto, nessun nuovo privilegio, non altra linea di navigazione, non immutiamo nulla; quindi non vedo perchè noi non dobbiamo approvare che finalmente la grande industria marittima possa svilupparsi con grandi capitali anche presso di noi.

L'onorevole Biancheri sa benissimo che il tempo delle industrie con piccoli capitali è passato; che una società di 20 milioni, come quella di Rubattino, e di 16 milioni, come quella di Florio, potevano avere molti bastimenti quando questi costavano poco e quando si trattava di commerci tenuti entro ristretti confini; ma ora che la costruzione di pochi bastimenti domanda un gran capitale, che la perdita di uno o due dei medesimi può mettere a repentaglio queste società, è evidente che questa industria non può più esercitarsi con capitali ristretti e in quei limiti in cui si esercitava una volta, ma è necessario di ampliarla, e di lasciare che si eserciti, come in generale si esercita presso tutte le altre nazioni, con capitali molto più forti e più copiosi.

Ora, che vi domandano di nuovo queste due società? Queste due società non vi domandano nulla, o meglio la facoltà di poter accrescere i loro capitali, facoltà che essi non possono mettere in atto utilmente senza la costituzione di una società anonima. Questa società anonima creata dalla legge,

ha qualche cosa *sui generis* che la distingue dalle società anonime fondate in conformità delle disposizioni del Codice di commercio, ma questa creazione della legge è fatta nell'interesse dello Stato e del pubblico servizio.

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

**SALARIS (Della Commissione)** Io aveva domandato di parlare dopo le osservazioni fatte dall'onorevole Plebano, e dopo le giustificazioni nel proprio interesse dell'onorevole ministro dei lavori pubblici.

L'onorevole Plebano faceva un appunto all'onorevole ministro per la tarda presentazione di questa legge, quasi a bello studio la si portasse in discussione negli ultimi sgoccioli della Sessione.

L'onorevole ministro rispose che la data della presentazione del progetto escludeva la censura d'irettagli; infatti basta riscontrare la data di quella presentazione per persuadersi che egli non aveva riservato il provvedimento all'ultimo istante. Ma pareva allora dovesse rimanere allo scoperto la Commissione, e dovesse la colpa ricadere sopra di lei. Or bene la Commissione ha compiuto sollecitamente il suo dovere; e la Camera ne sarà persuasa se ricorderà la crisi del 14 maggio e il tempo perduto per la soluzione di essa. Gli uffici poi non tutti contemporaneamente deliberarono; e la Commissione non fu in grado di occuparsi di questo progetto che dopo il 9 di giugno.

Di più; anche alla Commissione non tutto parve piano, e non furono poche le questioni sollevate e discusse. Inoltre progredendo nello studio del progetto, sentì il bisogno di schiarimenti sopra qualche disposizione, e senza indugi li richiese agli onorevoli ministri delle finanze e dei lavori pubblici. La Commissione non poteva essere più sollecita, nè più diligente, nè il suo relatore poteva, in uno spazio di tempo più breve, compiere il suo lavoro. Del resto non è cosa nuova per nessuno di noi che negli ultimi giorni si discutano ogni anno i più gravi progetti. Or sono due anni si discusse la graduale abolizione del macinato.

Se dunque giustificò l'onorevole ministro l'atto suo, la Commissione è pienamente giustificata; perchè la sua opera non poteva essere più sollecita. La Commissione si rese conto della gravità del progetto, e della convenienza, anzi del bisogno, del far presto.

Io non voglio entrare per ora nel merito della discussione perchè lascio intera questa parte all'onorevole relatore. Mi riserverò solamente di parlare sugli emendamenti, per esprimere l'opinione della Commissione.

**MANELLI, relatore.** Chiedo di parlare.

**PLEBANO.** Chiedo di parlare per fatto personale.

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

**BIANCHERI.** Nella seduta di ieri, l'onorevole ministro dei lavori pubblici, rispondendo alle poche parole da me dette, volle dimostrare come, alla fin fine, col presente disegno di legge, non si facesse altro che riconoscere uno stato di cose che già esisteva per effetto della convenzione approvata nel 1877: che non altro facevasi che sanzionare un fatto già compiuto; che si riconosceva, cioè, alle due società la facoltà di unirsi e fondersi insieme, facoltà già ad esse concessa in virtù delle due convenzioni stipulate ed approvate nel 1877.

Certo il ragionamento dell'onorevole ministro dei lavori pubblici sarebbe stato fondato, e giusta la conclusione ch'egli mirò a dedurne. Se le premesse del suo ragionamento fossero appoggiate sul vero, se, com'egli ha affermato, non di altro si trattasse ora che di riconoscere il diritto alla fusione delle due società come già ad esse ne fu data facoltà nel 1877, evidentemente l'egregio ministro dei lavori pubblici avrebbe ragione di escludere che altro non si faccia ora se non riconoscere un fatto già compiuto.

Però io già osservai nella seduta d'ieri (e forse non ebbi la ventura di essere compreso, ben sapendo io stesso con quanta imperfezione e difficoltà io riesca ad esprimere il mio pensiero) e dissi come non trattasi qui di una semplice fusione, nè di autorizzazione a valersi della facoltà concessa nel 1877; ma che trattasi invece di una vera novazione di contratto, che trattasi di creare uno stato di cose interamente nuove; di dare, in una parola, a queste due società, non la facoltà di fondersi, ma bensì quella di trasformarsi.

Trattasi infatti di due società di navigazione, le quali esistono distinte come società in accomandita (e non è mestieri che io mi trattenga a dimostrare alla Camera la differenza che corre tra società in accomandita e società anonime), trattasi dunque di due società in accomandita, le quali non hanno oggi altra facoltà che quella di fondersi ed unirsi per modo che le due società Florio e Rubattino, anzichè portare due ditte separate e distinte, potrebbero formarne una sola col nome di società *Florio e Rubattino*; nulla però rimarrebbe innovato, nulla alterato, tanto in ordine al patto costitutivo delle due società, che alle convenzioni da esse stipulate col Governo.

Le due società fuse insieme non varierebbero la loro condizione di fronte alle disposizioni del Codice di commercio che concernono le società in accomandita.

Per l'opposto col presente disegno di legge le due società cessano di esistere e scompaiono interamente; scompare la società in accomandita colla ditta Florio, scompare la società pure in accomandita colla ditta Rubattino e Compagnia, e sorge una nuova creazione, una nuova società, società anonima, che, come tale, si spoglia del nome delle antiche ditte ed è regolata da disposizioni di legge affatto diverse.

Quali saranno gli effetti di questa trasformazione? Già accennai ieri quale ne sia la principale e pericolosa conseguenza, e mi consenta l'onorevole ministro di agricoltura e commercio che io non mi tenga pago della risposta che egli si compiace di darmi per ribattere le mie osservazioni.

Questi effetti pericolosi e dannosi provengono anzitutto dal fatto che, cessando le due società in accomandita per essere sostituite da una società anonima, viene immediatamente a cessare la responsabilità diretta e personale che pesava sui fondatori delle due società, cioè su Rubattino, per quanto ha tratto a quella così chiamata, e sul Florio, per quanto concerne l'altra che ne porta il nome.

Viene dunque a scomparire ogni responsabilità, diretta, cioè, e personale, ed ai doveri che incombono, ed ai diritti che spettano alle due società in accomandita, ed ai suoi fondatori subentrano diritti e doveri conferiti ad una società anonima, rappresentata da azioni al portatore.

E poichè non è chi non sappia come le azioni al portatore, pari ai biglietti di banca, passano da una mano all'altra, da un luogo ad un altro, a seconda dell'offerta e della domanda, hanno indole essenzialmente cosmopolita e possono per interessi diversi, essere attratte all'estero, così non è chi non vegga come, salvo speciali cautele, la società che le medesime azioni rappresentano, potrebbe perdere ad un tratto, ogni suo carattere nazionale.

L'onorevole ministro di agricoltura e commercio, pure ammettendo che queste azioni al portatore, libere di collocarsi ovunque, non possono rispondere ad un interesse esclusivamente nazionale, affermava per altro, che il carattere nazionale della società che esse rappresentano è convenientemente assicurato e garantito, dacchè l'amministrazione deve rimanere italiana, ed esser regolata dalle nostre leggi.

Se ella, egregio signor ministro, si fosse veramente ispirato a siffatti sentimenti, se nella convenzione di cui ella sostiene l'approvazione, avesse saputo introdurre tali garantigie e tali precauzioni, per cui le sue affermazioni avessero una effettiva esplicazione e consacrazione nel presente disegno di legge, ella non avrebbe udito la modesta mia

voce alzarsi per censurarla e combatterlo, poichè io non mi preoccupo che dei veri interessi del paese.

Nulla, per altro, a mio avviso, sta scritto nella convenzione in questione che valga ad assicurarci in conformità delle affermazioni del signor ministro; appena è detto che i due capi delle due società signori Florio e Rubattino, potranno far parte della amministrazione della nuova società, non è detto che dovranno farne parte. (*Interruzioni*)

SALARIS. Continueranno.

BIANCHERI. Io faccio un'osservazione assai grave; continueranno..., mi osserva l'onorevole Salaris, ed io gli osservo, a mia volta, e lo prego di ben ponderare questa mia osservazione; ammesso pure che io signori Rubattino e Florio continuino a far parte della nuova amministrazione, se malgrado il mio più vivo desiderio ed i miei più sinceri auguri, perchè sia loro conceduta una lunga e prospera vita, essi sventuratamente fossero colpiti dalla legge inesorabile della natura, chi li surrogerebbe nell'accennato Consiglio d'amministrazione?

Dov'è la garanzia che l'onorevole Salaris trova nel nome dei due direttori Rubattino e Florio?

Mi dica, di grazia, quale sarebbe l'ente, o individuale o morale, che succederebbe nella rappresentanza di uno, o di entrambi i due menzionati direttori e che si potesse considerare come una efficace garanzia d'interesse nazionale?

Non è, adunque, un vincolo imposto alla nuova società, ma una semplice facoltà; e quando pare fosse obbligo per essa, un diritto per gli altri, esso sarebbe transitorio e illusorio, poichè si restringe unicamente nei limiti della esistenza d'una persona; spenta questa esistenza, è ad un tempo spenta ogni guarentigia, e nulla più rimane.

E del resto, a che gioverebbe, di fronte alla costituzione ed ai poteri del Consiglio d'amministrazione? Nominato dai possessori delle azioni, esso non può non esserne l'assoluta esclusiva rappresentanza, e spegliarsi d'ogni carattere nazionale, se gl'interessi stranieri diventano prevalenti fra gli azionisti.

Perciò, come non so ravvisare una sufficiente garanzia nella clausola che i capi delle due vecchie società continueranno a far parte della amministrazione, così molto meno posso acconciarmi alla costituzione di una amministrazione senza veruna cautela che guarentisca gli interessi nazionali, che può essere composta in odio ed a detrimento dei medesimi, ad esclusivo beneficio d'interessi stranieri.

Io non dubito punto che un intendimento diverso abbia potuto penetrare nell'animo di coloro che stipularono la convenzione in esame; io sono più

LEGISL. XIV — 1<sup>a</sup> SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 5 LUGLIO 1881

che certo della rettitudine delle loro intenzioni, ma deploro che essi non abbiano pensato di tradurle in atto, circondando gl'interessi nazionali di opportune cautele e di garanzie necessarie. Opportuna ed efficace tutela sarebbe stata quella di prescrivere che il Consiglio d'amministrazione debba sempre essere composto di soli italiani, che giammi l'amministrazione di questa società possa essere affidata a stranieri.

Nei termini in cui venne, invece, stipulata la presente convenzione, mi addolora dover nuovamente affermare ch'io non trovo veruna garanzia per cui i grandi interessi, che rappresenta questa società, siano posti sotto la vigilanza di cittadini italiani, e peggio ancora, non trovo che il Governo vi possa esercitare una qualche ingerenza, trattandosi, specialmente, di una società sì largamente da lui sovvenzionata. Ciò è tanto vero, che l'onorevole Randaccio, che mi duole non vedere al suo posto...

*Voci.* C'è! c'è!

BIANCHERI. Tanto meglio!... ha presentato alcune proposte appunto per riparare a deprecabili omissioni, per colmare le lacune più gravi che si verificano. Io non avrei che a riferirmi alle cose così egregiamente e con tanta competenza state dette dall'onorevole Randaccio nella seduta d'ieri, se mi occorresse dimostrare maggiormente come le affermazioni dell'onorevole ministro di agricoltura e commercio non corrispondano alle condizioni stipulate nella convenzione già tante volte citata.

Perciò io lo ripeto; adunque, non trattasi, come si pretende dare ad intendere, di sanzionare semplicemente la fusione delle due società Florio e Rubattino che già ne avevano la facoltà, ma trattasi di autorizzarne la trasformazione in un modo che può riescire sommamente pericoloso per gl'interessi nazionali. Se le società di cui discorro fossero nella condizione ordinaria di quelle che nulla hanno dal Governo e nulla dimandano e nulla vogliono, evidentemente esse non potrebbero essere governate che dalla regola del diritto comune, e non potrebbe ad esse diniegarci il diritto di stipulare quei patti che meglio rispondano ai loro interessi.

Ma allorchando le medesime società godono di larghi sussidi governativi, e per effetto di speciali favori sono poste in una condizione privilegiata ed eccezionale, allorchando esse sono investite quasi del monopolio (permettetemi la parola) delle principali linee di navigazione che noi abbiamo, allora io ritengo che sarebbe atto di suprema leggerezza, il non prendere tutte le precauzioni, il non circondarsi di tutte le cautele, in stipulazioni simili a quelle che stiamo esaminando; affinché gli interessi nazionali non possano mai essere pregiudicati e sacrifi-

cati agli interessi dei forastieri; e mai possa venire il giorno in cui gli ingenti sacrifici che imponiamo al paese per sovvenzionare le dette società ridondino a beneficio dello straniero, e forse a danno dei nazionali.

È questa la sola considerazione, questo è il solo argomento che mi ha spinto a parlare in questa discussione.

Avrei molte e molte altre considerazioni ad esporre in ordine alla convenzione summenzionata; ma, già lo dissi, l'onorevole Randaccio più competente di me, ha presentato talune proposte; e, quando egli le svolgerà, la Camera potrà persuadersi come le osservazioni che malamente ieri io misi innanzi, trovino il loro fondamento in un principio di verità e di grande interesse nazionale.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici disse ieri che ingiustamente gli si rimproverava di volere con questa convenzione creare un monopolio, quando già questo monopolio (se pur così può essere chiamato) esiste di fatto. Queste due società godono del beneficio che stiamo discutendo in forza della convenzione del 1877; già hanno assicurata la sovvenzione che fu loro accordata, già hanno in esercizio le linee di navigazione che loro furono assegnate.

Questo è vero, onorevole ministro dei lavori pubblici, fino ad un certo punto il monopolio esiste, ma l'onorevole ministro dei lavori pubblici poteva bene avvertire come altro è quando trattasi di due società distinte che hanno ciascuna un'espansione propria, un raggio d'azione determinato dalla legge ed una sovvenzione in ragione della circoscrizione a ciascuna assegnata, e altro è quando queste due società, venendo a fondersi insieme e trasformarsi, uniscono le loro forze alle loro sovvenzioni, godono il beneficio di emettere altre azioni, di aumentare i loro capitali, di mettersi, in una parola, in condizioni tali da rendere assolutamente impossibile che sorga qualsiasi altra società di navigazione.

Il monopolio, seppur poteva già esistere e poteva essere lamentato per effetto della convenzione del 1877, diventerà schiacciante colla convenzione che stiamo discutendo; diventerà schiacciante in modo, che io non esito di affermare che se la società che si tratta di costituire avrà una vita prospera (il che tuttavia, io auguro possa accadere), essa renderà più che difficile, forse impossibile, qualsiasi svolgimento della marina a vapore nel nostro paese. Sì, mi permetta l'onorevole presidente del Consiglio che io lo dica sinceramente, si renderà forse impossibile; poichè se si trattasse di una società privata non sovvenzionata, e che altro non domandasse se non di essere autorizzata a procurarsi i mezzi per



LEGISL. XIV — 1<sup>a</sup> SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 5 LUGLIO 1881

potersi allargare, di accrescere il suo capitale con emissione di azioni ed estendere la sua attività, io farei plauso ad un tale pensiero ed a sì lodevole divisamento. Ma quando voi ponete una società in condizioni di favore speciale, quando voi le assicurate l'ingente beneficio di mille lire per ogni ora di navigazione (che a tanto ascende la sovvenzione concessa alla due società Florio e Rubattino) e fate a questa società altre concessioni perchè possa aumentare le sue forze, io vi domando: ma è possibile immaginare che mai possa sorgere e crearsi un'altra società, la quale coi soli suoi mezzi, regga alla concorrenza di un'altra stabilita in una condizione di tanto favore e privilegio?

Io sono certissimo, onorevole presidente del Consiglio, che il vostro cuore fa voti caldissimi per lo sviluppo della nostra marina a vapore e del nostro commercio, per l'avvenire marittimo e commerciale del nostro paese; ma io temo grandemente che l'atto di cui voi domandate l'approvazione alla Camera vi conduca ad un risultato affatto opposto, ad un effetto del tutto contrario a quei sentimenti che stanno nell'animo vostro come nel mio.

Mettete nella medesima condizione le diverse società, ed avrete i benefici della concorrenza; lasciate che si allarghino in un campo uguale per tutti; ma se questo campo voi lo chiudete, se ne escludete tutti quelli i quali potrebbero concorrervi, evidentemente voi rendete impossibile una gara operosa e fruttifera.

Io comprendo il pensiero a cui si è ispirato l'onorevole ministro di agricoltura e commercio nell'augurarsi che anche presso di noi sorgano e si costituiscano società potenti; io lo comprendo e mi associo a lui nel desiderare che nel nostro paese sorgano imitazioni di ciò che si opera altrove. Bisogna però che le condizioni non siano diverse. Ora, onorevole ministro di agricoltura e commercio, se voi vi fate ad esaminare quale sia la costituzione delle società di navigazione a vapore, esistenti negli altri paesi, voi trovate che il monopolio, così come veniamo a crearlo noi col progetto in discussione, esiste in un solo paese, l'Austria; esiste a Trieste, esiste colla società del *Lloyd*.

Ma là vi è pure una ragione speciale, una ragione imperiosa, lo Stato affida un sì importante servizio ad una sola grande società, perchè là il campo è ristretto, non esistendo altri grandi porti, perchè là non può sorgere la concorrenza non essendovi che un unico raggio d'azione, perchè là non possono crearsi e vivere altre società. Ed il Governo austro-ungarico fu egregiamente ispirato nell'aver costituito, sussidiato e sempre validamente sostenuto la potente società del *Lloyd*.

Ma se voi considerate come procedano le cose in Francia ed in Inghilterra relativamente alle società di navigazione a vapore, rileverete come si svolgano in un senso molto diverso; troverete bensì società sussidiate per talune linee, per quelle linee per le quali appunto sarebbe difficile sostenere una concorrenza, oppure nell'intento di provvedere a certi determinati servizi.

Ma, all'infuori di quelle poche linee che sono in condizione eccezionale, il campo è aperto per tutti e lo Stato non viene con sussidi grandi ed importanti ad impedire che alcune società possano fare concorrenza ad altre società.

Si parlava ieri della concorrenza che le società francesi minacciano di fare sulle nostre coste alla nostra marina, ed alla quale occorre porre in tempo un rimedio. Accennava l'onorevole ministro dei lavori pubblici alla società Fraissinet, alla società Valery e ad altre, come quelle da cui siamo nella necessità di doverci difendere.

Ed io domando all'onorevole ministro dei lavori pubblici: forse che quelle società sono sussidiate? Io non lo credo; esistono soltanto per effetto della libera concorrenza, coi capitali particolari che si sono associati, e certo non godono veruna sovvenzione per la navigazione di cui noi temiamo la concorrenza.

Ma vuol sapere l'onorevole ministro dei lavori pubblici quale sia la vera ragione della concorrenza che quelle società vengono a farci sulle nostre coste? Non già che quelle società trovansi in condizioni più favorevoli di quel che non sieno le nostre; ma la vera, unica ragione della concorrenza che esse vengono ad aprire alla nostra marina lungo il nostro litorale, trova la sua origine in quella malaugurata convenzione marittima stipulata nel 1863 e che io, pochi giorni fa, lamentava da questi banchi.

Cessi questo stato di cose, veramente inconcepibile, che concede alla marina francese ciò che alla nostra marina è dalla Francia diniegato; si faccia, almeno, che a questo stato di cose eccezionale ed a noi sfavorevole subentri una parità di trattamento, e se non si vuol escludere la marina francese dal cabotaggio sulle nostre coste, si ottenga, come vorrebbe giustizia, che la nostra marina possa godere d'un uguale beneficio su tutte le coste francesi, e vedrà allora l'onorevole ministro dei lavori pubblici che anche la nostra marina a vapore saprà sostenere onoratamente e validamente la concorrenza.

Questa la vera ragione del fatto lamentato dall'onorevole ministro dei lavori pubblici. Dia opera, egli che siede nei Consigli della Corona, perchè quella convenzione venga una buona volta a cessare, o sia equamente modificata...

LEGISL. XIV — 1<sup>a</sup> SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 5 LUGLIO 1881

BACCARINI, *ministro dei lavori pubblici*. Non l'ho fatta io.

BIANCHERI... ed allora sì, che, ristabilita la parità di condizioni, cesseranno gl'inconvenienti lamentati dall'onorevole ministro.

L'onorevole ministro di agricoltura e commercio osservava non parergli fondata la considerazione messa innanzi, per la quale fu da me dimandato che si sospendesse ogni deliberazione in ordine all'attuale disegno di legge, insino a che la Commissione, che fu nominata per procedere ad una inchiesta sulla marina mercantile, non avesse presentato la sua relazione. Me lo perdoni, egregio signor ministro, ma se vi è una considerazione di qualche peso e di qualche rilievo, che possa trattenere la Camera dal dare per ora la sua approvazione a questo progetto, che debba cioè indurla a sospendere ogni deliberazione, certo si è questa, dell'aver essa già nominata una Commissione coll'incarico di riferire sulle cose attinenti alla marina mercantile.

Di che trattasi in questo disegno di legge? di fondere due società sussidiate, di autorizzarne la trasformazione, accrescerne la potenza, rafforzarne il monopolio. Trattasi di risolvere le questioni se le società debbano essere sovvenzionate, e se, essendo sovvenzionate, debbano essere potenti; se quelle che esistono debbano fondersi insieme.

Ha preso per intento di risolvere tutti questi importanti diversi problemi, e nel suo questionario ha formulato i quesiti che rispondono a tutti i dubbi, a tutti gli interessi, a tutte le difficoltà che solleva questo disegno di legge. Provocando, colle sue indagini, il parere di uomini esperti, autorevoli, il giudizio degli istituti competenti, il verdetto della opinione pubblica, la Commissione d'inchiesta verrà ad agevolare grandemente la soluzione delle questioni che tanto interessano l'avvenire della marina mercantile a vapore.

Ora io domando: sono appena due mesi che la Camera ha eletto questa Commissione; vi sono intervenuti i tre rami del potere legislativo; già questa Commissione è costituita, ha già deliberato di intraprendere i suoi lavori in questo mese stesso, ed è imposto ad essa di presentare la sua relazione nel mese d'ottobre. Accintasi all'opera, si sono ad essa istantaneamente affacciate le diverse questioni che solleva il progetto che noi discutiamo, ed ha rivolto la sua speciale attenzione alla utilità di ottenerne col suo questionario una illuminata, imparziale soluzione.

Intanto che cosa si fa qui? Si affretta la discussione di questo disegno di legge.

Ma nel mese d'ottobre, la Commissione, confortata dai più competenti, illuminata dall'avviso di

quelli che più conoscono i veri interessi della marina, potrebbe venirci a dire: questa convenzione è funesta per l'avvenire della marina italiana, questa convenzione arresterà nel suo nascere lo sviluppo e la trasformazione della marina a vapore, questa convenzione è rovinosa. Se questo avvenisse, non pare a voi, o signori, che dovremmo rivolgerci il rimprovero d'aver affrettato il nostro giudizio, mentre avevamo affidato il mandato d'illuminarci ai mandatari nostri colleghi? Non vi pare che dovrebbero provare un vero rimorso tanto da parte del Governo, che da noi stessi, per non avere indugiato di pochi mesi la deliberazione di questo disegno di legge, per avere perciò rovinato o compromesso l'avvenire della nostra marina a vapore? Non senta la Camera che in questa è impegnata la sua responsabilità? Non crede essa che gli egregi nostri colleghi da lei delegati per studiare tali questioni, avrebbero diritto di lagnarsi perchè non siasi tenuto verun conto della sollecitudine con cui le avrebbero studiate? Di che si tratta? D'un indugio di quattro mesi; poichè in ottobre deve essere presentata la relazione di quella Commissione.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. E se sarà troppo tardi?

BIANCHERI. Troppo tardi? Ma non sa, onorevole presidente del Consiglio, quali amari rimproveri dovrebbe rivolgere a sè stesso se mai la Commissione venisse a dire che questa convenzione può esser funesta pel paese? Non si è neanche pensato a far cessare i mali che da sì gran tempo e così giustamente sono lamentati e possono avere tremende conseguenze.

Ella ha proferito il nome *Gottardo*, onorevole presidente del Consiglio; orbene, il giorno che quella grande opera sarà compiuta ed aperta al traffico, noi potremo vedere come gli ingentissimi sacrifici imposti al paese per sovvenire quel colossale lavoro siano grandemente inutili pel nostro commercio e per la nostra marina.

Onorevole presidente del Consiglio, che cosa si verifica ora? Che queste società, sì largamente da noi sovvenzionate oggidì, recano le merci in porti stranieri, per uguale ed anche maggiore percorso, a più buon mercato, che nei porti nazionali. (*Mormorio*)

E questo contribuisce anche a far sì che i sacrifici sopportati dal paese per la apertura del Cenisio oggidì sono sacrifici pressochè inutili.

Non è soltanto per il favore di tariffe convenzionali, concesse dalle società ferroviarie, in Francia, ma benanche per il favore accennato, accordato dalle società di navigazione italiane e sussidiate dallo Stato, che le merci estere che avrebbero convenienza a sbarcare nei nostri porti ed a percorrere

le nostre ferrovie, pure sbarcano in porti stranieri, e sono dirette per altre vie.

Ora, onorevole presidente del Consiglio, questo fatto, già lamentato per le ferrovie del Cenisio, sarebbe molto maggiormente lamentato per quella del Gottardo; e allora l'onorevole presidente del Consiglio dovrebbe convenire che, se noi abbiamo creduto poter trarre da quell'opera grandiosa una grande utilità, per non aver saputo prendere le necessarie precauzioni le nostre speranze sarebbero frustrate e deluse.

Se adunque si aveva in animo di provvedere ad assicurarsi del beneficio che dalla apertura del Gottardo può venire al nostro paese, perchè in questa convenzione non si è nemmeno pensato ad inserire la condizione, l'obbligo, che ai porti nazionali non sia mai fatto un trattamento diverso dal trattamento che vien fatto ai porti esteri?

Eppure neanche a questo si è pensato. Si è però pensato che due ricche società, le quali inoltre si assicurano colla presente convenzione, un beneficio di forse parecchi milioni, non siano tuttavia soggette che alla sola tassa fissa, al solo diritto di registro di una lira; allorchando si tratta di un povero padre di famiglia, che vende o compera un campicello per poche centinaia di lire, se sorge il sospetto che egli abbia tentato di defraudare l'erario denunziando qualcosa in meno del valore reale si ordina, immediatamente la verifica, la perizia e si condanna quel povero padre di famiglia a pagare la soprata e le spese.

**MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI.** È quello che facevate voi altri.

**BIANCHERI.** Qui si tratta di milioni, di larghi benefici, di società potenti che potrebbero largamente pagare la dovuta tassa di registro. Ma no: basta la sola tassa di una lira. Io domando: è così che si rialza il senso morale delle popolazioni?

Io avrei molte altre considerazioni da esporre alla Camera, in merito a questo disegno di legge, ma per me (lo dissi già ieri, e lo ripeto ora) la prima questione che mi si affaccia è quella della convenienza e della dignità per la Camera.

Noi abbiamo nominato una Commissione di inchiesta dandole l'incarico di studiare le questioni, che si riferiscono allo stato della marina mercantile, al suo sviluppo, al suo avvenire, alla sua trasformazione.

Fra queste questioni primeggiano quelle che sono comprese e racchiuse nella convenzione in discussione, ed a me pare conveniente, se non doveroso, che si debba aspettare che la Commissione di inchiesta riferisca sul mandato che le venne affidato.

Io credo che fra pochi mesi, a novembre, noi

avremo la relazione. Da qui a novembre la nuova società non potrebbe far nulla, forse neanche costituirsi; dunque non c'è danno alcuno nell'aspettare. Io non vedo proprio ragione, per la quale la Camera non debba fare quest'atto di deferenza verso la Commissione, che in parte è sua emanazione, per non pregiudicare nulla, per sospendere ogni deliberazione insino a che venga presentata la relazione della Commissione medesima.

Questa è la mia opinione, e nell'esprimerla (lo dissi ieri e lo ripeto oggi), io non ho fatto altro che obbedire ad un sentimento di stretto e puro dovere. (*Bravo! Benissimo!*)

**PRESIDENTE.** L'onorevole presidente del Consiglio ha facoltà di parlare.

**PRESIDENTE DEL CONSIGLIO.** Rispondo due parole al mio amico personale l'onorevole Biancheri il quale nella sua calorosa arringa ha perfino voluto interpretare i miei cenni. L'onorevole Biancheri ha trattato la questione dal suo punto di vista, con molta abilità; l'ha ingrandita, e secondo me, l'ha anche sfigurata; ha fatto vedere che grandi pericoli saranno per derivare da questa convenzione, e poi, toccando un argomento sempre d'effetto in Parlamento, ha quasi fatto avvertire che la Camera mancherebbe a se stessa ed alla Commissione da essa nominata se non accettasse la proposta che egli ha fatto.

Ma, onorevole Biancheri, io la prego di permettermi di mettere la questione nei suoi veri termini. Di che cosa si tratta? Qui si tratta di due società in accomandita con azioni al portatore...

**BIANCHERI.** Una.

**PRESIDENTE DEL CONSIGLIO.** È già la metà, è già il 50 per cento. (*Ilarità*)

Dunque, dicevo, come può ciò avvenire con società le quali hanno l'esercizio esclusivo di alcune vie di navigazione, con un determinato compenso da parte del Governo, e per un tempo determinato?

Non si tratta di dare a queste società un soldo di più, non si tratta di conceder loro un solo chilometro di linea di più; si tratta di mantenere tali quali sono le loro concessioni; e non si tratta d'altro che di dar modo a queste società di trovare i capitali necessari onde resistere alla concorrenza straniera, e prepararsi ai bisogni del nostro commercio e della nostra marina: ecco di che si tratta.

Si parla della Commissione d'inchiesta: ma che può fare la Commissione d'inchiesta? Non può disfare le convenzioni che si sono fatte. Tutta la questione sta in questo: è nell'interesse pubblico che a queste società si permetta di fondersi insieme, e di fondersi divenendo società anonima, con qualche garanzia che anche il Governo è disposto ad am-

mettere, perchè io credo che alcune delle proposte state fatte saranno accettate dagli onorevoli miei colleghi dell'agricoltura e dei lavori pubblici. Si tratta di vedere se dobbiamo dare a queste società il mezzo di diventare forti così da poter combattere la soverchiante concorrenza delle marine straniere. A me pare, o signori, che, posta la questione in questi termini, è difficile negare il voto a queste concessioni.

Si parla di preponderanza schiacciante; si dice: non si potranno più formare altre compagnie. Guardate, diceva l'onorevole Biancheri, quello che si fa in altri paesi; voi, tranne che in Austria, non troverete nessun altro paese in cui vi sia una compagnia sola e preponderante sopra tutte le altre.

Prima di tutto bisogna notare che noi non possiamo paragonarci nè all'Inghilterra, nè alla Francia, le quali hanno grandi compagnie per diversi grandi obbiettivi, e quindi sta nelle convenienze di quei paesi di formare diverse società, con diversi sussidi, perchè corrispondano a diversi e sempre importantissimi interessi.

Ma da noi queste due compagnie non hanno il loro obbiettivo? E possiamo noi variare questo obbiettivo? Non possiamo far nulla, e non possiamo variarlo minimamente. Invece non possiamo noi, per altri obbiettivi, favorire con leggi, con sussidi, altre compagnie in formazione, e, per esempio, per le linee del Sud America? Perchè il Parlamento non verrà in aiuto degli armatori che attualmente le percorrono, con loro sacrificio, affinchè altre compagnie si formino e possano, come queste, diventare potenti, con un obbiettivo determinato e diverso, ed imitare così ciò che saviamente fanno l'Inghilterra e la Francia?

È progettata una compagnia che deve servire agli interessi della Venezia? Ma perchè il Governo non potrà prestare il suo aiuto anche a quell'impresa patriottica, anche indipendentemente dallo aiuto che presta alle società Rubattino e Florio (*Benissimo!*) che ora si tratta di unire insieme?

Io non ho alcuna difficoltà di dichiarare, anche a nome del Governo, che si può aiutare l'espansione della nostra marina con altri obbiettivi, anche sovvenendo altre compagnie.

Ma intanto, dice l'onorevole Biancheri, indugiate, aspettate l'inchiesta.

Io credo che qui poco abbia a vedere la Commissione d'inchiesta; cotesto è un fatto così semplice, che il Parlamento può giudicarlo da sè senza aspettare il parere della Commissione d'inchiesta. E perchè indugiare? Quattro mesi sono poco, ma allora, ma in alcuni casi, sono molto.

Quando si tratta di preparare delle nuove costru-

zioni, quando si tratta di lottare con delle compagnie che oramai minacciano di morte le due compagnie alle quali lo Stato deve dare un sussidio, pare a me che un indugio dovrebbe riuscire veramente un rimorso pel Governo, per la Camera e per lo stesso onorevole Biancheri.

Io credo che qui è il caso di dichiarare francamente che c'è pericolo in mora. È inutile che io entri in particolari: ho già detto che questa questione ha un'importanza politica, nel senso che ho dichiarato ieri. Signori, non si tratta nè di dare sovvenzioni, nè di gravare di un soldo il bilancio, nè di dare una linea di più; non è in potere nostro di disfare un contratto che ha una durata determinata per legge; con questa che si vuole chiamare una trasformazione, non si tratta d'altro che di fornire a queste due società i mezzi di lottare a vantaggio del paese contro la concorrenza straniera, e di prepararsi a quel grande avvenimento che sarà l'apertura del Gottardo, affinchè la nostra marina possa recarsi nei mari lontani e portare essa medesima, con grande vantaggio del paese, le merci che altrimenti saranno portate a questo grande sbocco dalle marine straniere; e trattandosi di ottenere questi risultamenti, io faccio appello al patriottismo della Camera, e credo che, posta la cosa in questi termini, sia impossibile negare un voto a questo disegno di legge.

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

*Voci.* Ai voti! ai voti!

**VARÈ.** Io credo che, con questo disegno di legge, la Camera disfaccia con una mano quello che fa coll'altra; non solo nel senso in cui ha parlato, e nobilmente parlato, l'onorevole Biancheri, e a cui non mi pare che abbia sufficientemente risposto l'onorevole presidente del Consiglio; certamente il mandato della Commissione d'inchiesta includeva anche i quesiti che devono formare base e criterio per le decisioni della questione presente.

È pur chiaro e noto a tutti che la Commissione d'inchiesta ha inteso a questo modo il suo mandato, ed ha messo queste questioni fra le principali del suo questionario. Sotto un altro aspetto, io diceva, che si disfa con una mano ciò che si fa coll'altra, ed è perchè si porta una enorme eccezione al sistema legale delle società anonime.

Questo disegno di legge parla di derogare all'articolo 138 del Codice di commercio. Però, osservava già ieri l'onorevole Randaccio, il Codice di commercio è destinato ad essere mutato fra pochi mesi. La Commissione per la formazione di un nuovo Codice di commercio ha già presentato il suo lavoro, e il Governo insiste perchè il nuovo Codice di

commercio sia posto in attività anche senza un esame particolareggiato della Camera. In questo nuovo Codice di commercio si conferma e si esplica ciò che vi era nel Codice precedente rispetto alla natura delle società anonime, che sono evidentemente società di capitali, non di persone; ed appunto perchè sono formate da capitali, non hanno una vera nazionalità. Ciò risponde alle osservazioni fatte ieri dall'onorevole ministro dei lavori pubblici, il quale diceva: noi vogliamo vincere la concorrenza straniera. Se ciò fosse vero, voi, signori, adoperate per ottenere questo vostro scopo un mezzo il quale coincide precisamente colla obbiezione che noi vi facciamo. Quando avrete trasformato in una società anonima le due società in accomandita che esistono adesso, si quoteranno le sue azioni alla Borsa, i capitali delle società non saranno più nè francesi, nè tedeschi, nè italiani, nè inglesi, ed apparterranno a coloro che avranno più interesse a far dirigere le forze di questa società, *anche, occorrendo, contro gli interessi italiani.*

Nè mi si dica che questo pericolo si previene col *permettere* alla società di nominare amministratori perpetui i signori Florio e Rubattino, secondo propone il Ministero, nè con quanto propone la Commissione, che vuole *imporre* questi due nomi, come gli unici amministratori della nuova società anonima.

Non si raggiunge lo scopo a cui accennava l'onorevole ministro di agricoltura e commercio, mezz'ora fa; poichè il nome dei *due* amministratori non forma il carattere di nazionalità *dell'amministrazione*, perchè se questi due signori ai quali auguro una longevità proporzionata ai loro meriti di buoni cittadini, che io riconosco, se questi signori morissero domani, la società secondo il vostro stesso disegno di legge potrebbe non avere più un'amministrazione italiana.

In secondo luogo queste amministrazioni, per quanto siano consolidate con un disegno di legge, dovranno obbedire alle Assemblee degli azionisti, dovranno obbedire ai Consigli che da queste Assemblee si nomineranno, dovranno adunque obbedire *agli interessi degli azionisti*, i quali possono, o potranno avere degli obiettivi diversi e *contrari a quelli degli interessi italiani.*

Dunque quando pretendete di fare con questa legge un'istituzione italiana, o dovete rinunciare all'idea di società anonima, o dovete dire che fate una divisione. D'altronde io credo che mentre è allo studio un Codice di commercio, il quale ha ricevuto già la sanzione del Senato, e la Camera si propone di darvi al più presto la sua sanzione, sia brutta cosa, sia bruttissimo esempio di portare una deroga

antecedente alle disposizioni di questo Codice. Non conviene dire che quando si tratta di quelle imprese dove più o meno è interessato come contraente, il Governo, si alterano quelle norme le quali il legislatore commerciale ha creduto dover applicare nella costituzione delle società anonime.

Il Codice di commercio ha stabilito che indole necessaria delle società anonime sia quella di avere amministratori sempre rinvocabili, e voi volete imporre una condizione per cui ci saranno degli amministratori irrevocabili.

Formiamo noi, soggiunse l'onorevole ministro di agricoltura e commercio, una società *sui generis*; ma è appunto questa eccezione che nuocerebbe al credito commerciale del paese, che si combatte, perchè il codice di commercio, come norma generale, non vuole che vi siano società *sui generis*, vuole che di ogni società si conosca *a priori* l'indole legale. Quando si tratta di responsabilità personale, quando si tratta di amministratori che non possono essere cambiati, allora l'indole della società anonima scompare, allora subentra l'antica forma italiana delle *società in accomandita.*

È forse questo che voi volete evitare; ma volendo questo voi fate un torto gravissimo a quel Codice di commercio che vi siete impegnati a discutere fra breve tempo.

Questo ho voluto dire, perchè intorno a questa osservazione della deroga anticipata al nostro Codice di commercio che è sotto esame, mi pare che nessuno degli oratori abbia finora risposto.

L'onorevole ministro di agricoltura e commercio diceva che qui non si tratta di *monopolio*, ma di *congiunzione di forze.*

Ma, onorevole ministro, che cos'altro è il monopolio, se non una congiunzione di forze che impedisce la libera concorrenza? D'altronde, il suo collega dell'agricoltura, industria e commercio ha finito per convenire egli stesso che di monopolio si tratta quando, a proposito delle clausole di questo progetto, disse che già se ne trovava un esempio nel contratto della Regia, quasichè la Regia non fosse notoriamente, purtroppo, un monopolio. Volete voi proprio condurci a questo punto, mentre la tendenza della politica economica italiana è quella della libera concorrenza?

*Voci.* Ai voti! ai voti!

PRESIDENTE. Ha finito l'onorevole Varè?

*Voci.* Ha finito. Ai voti!

PRESIDENTE. Essendo chiesta la chiusura, domando se è appoggiata.

(È appoggiata.)

SANGUINETTI ADOLFO. Domando di parlare contro la chiusura.

LEGISL. XIV — 1<sup>a</sup> SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 5 LUGLIO 1881

**PRESIDENTE.** Contro la chiusura ha facoltà di parlare l'onorevole Sanguinetti Adolfo.

**SANGUINETTI A.** La Camera è libera, è padronissima di chiudere la discussione... (*Oh! oh! — Rumori*)

**PRESIDENTE.** Facciano silenzio, li prego.

**SANGUINETTI A.** Voi sapete bene che io sono uso ad esporre con la massima franchezza le mie opinioni, e che i rumori non mi spaventano. (*Rumori*)

*Voci.* La chiusura! la chiusura!

**PRESIDENTE.** Ma, onorevoli colleghi, li prego, facciano silenzio.

Continui, onorevole Sanguinetti.

**SANGUINETTI A.** Il discorso d'oggi dell'onorevole Biancheri e quelli pronunziati ieri nella seduta antimeridiana debbono avere persuaso la Camera che si tratta di una questione gravissima, la quale fu appena deliberata... (*Interruzioni — Rumori*)

**PRESIDENTE** (*Con forza*). Li prego!

**SANGUINETTI A...** e finora non fu discussa che la sospensiva.

Trattandosi di una questione che interessa la prima delle nostre industrie, com'è l'industria marittima, volete voi strozzare la discussione, ed impedire, a coloro che sono iscritti, di esprimere le loro opinioni?

La Camera, lo ripeto, è libera di chiudere la discussione; ma io, nell'interesse dell'importantissimo progetto che stiamo discutendo, la prego di non chiuderla.

*Voci.* Ai voti! ai voti!

**PRESIDENTE.** La chiusura essendo stata appoggiata, la pongo ai voti.

(Dopo prova e controprova è approvata.)

**MABELLI, relatore.** Vorrei sapere dall'onorevole presidente se è riservata facoltà di parlare al relatore.

**PRESIDENTE.** Non mancherà occasione al relatore di parlare.

Ora verremo allo svolgimento degli ordini del giorno. Ce n'è uno della Commissione del seguente tenore:

« La Camera, confidando che il Governo del Re saprà sorvegliare che le facoltà concesse coll'attuale convenzione alle due società Rubattino e Florio non saranno mai volte a danno dei commerci e della navigazione nazionale, passa all'ordine del giorno. »

Un altro ordine del giorno dell'onorevole Gagliardo è del tenore seguente:

« La Camera, riconoscendo l'utilità che le convenzioni colle società Rubattino e Florio siano modificate in quanto possono tornare di danno ai commerci e alla navigazione nazionale, invita il Go-

verno a iniziare le opportune trattative, e intanto, sospendendo la discussione del presente disegno di legge, passa all'ordine del giorno. »

Chiedo se quest'ordine del giorno è appoggiato. (È appoggiato.)

Essendo appoggiato, do facoltà all'onorevole Gagliardo di svolgerlo.

**GAGLIARDO.** Gli oratori che mi hanno preceduto, hanno certamente gettato molta luce sulle questioni economiche e giuridiche che il presente disegno di legge solleva. Con tutto ciò io non credo la discussione esaurita; poichè, come diceva poco fa il mio amico l'onorevole Sanguinetti, si tratta di un disegno di legge dei più importanti, che possa presentarsi alla Camera, per i molteplici aspetti, e tutti degni di serio esame (vi è anche una questione politica, secondo il presidente del Consiglio) da cui va considerato.

Comprendo che la Camera sia desiderosa di arrivare alla fine di questa discussione, e per conseguenza sarò breve, per quanto possibile, sarò discreto, e la Camera, in grazia di questa discrezione, spero che mi vorrà essere cortese della sua attenzione.

Prima di tutto desidero di fare una dichiarazione.

All'opposizione che io faccio al disegno di legge, come è concepito, non sono mosso certamente da avversione alle due società di navigazione, sussidiate dallo Stato, delle quali desidero la massima prosperità; e tanto meno vi sono mosso da poca simpatia verso i loro due amministratori, dei quali riconosco la perfetta onorabilità; e nessuno più di me s'inchina davanti a quell'uomo onorando che è il commendatore Rubattino. Ciò posto, entro nell'argomento.

La Camera si ricorderà che, ora non è molto, io ho mosso un'interrogazione all'onorevole ministro dei lavori pubblici, relativa alla compagnia Florio.

Come la Camera sa, questa compagnia fa viaggi settimanali dal mar Nero ai porti italiani, e, come ho detto allora, ed è accertato da documenti, e come ormai tutti sanno, la compagnia Florio trasporta, nello stesso viaggio e collo stesso vapore, le merci a Marsiglia per un nolo minore di quello che esige per i porti italiani, e non si creda che la differenza sia lieve. Alle volte è di 50 centesimi per quintale; altre volte di 75 centesimi, secondo i viaggi. (*Conversazioni — Rumori*)

**PRESIDENTE.** Ma, onorevoli colleghi, li prego di far silenzio, altrimenti sospendo la seduta.

**GAGLIARDO.** Il commercio genovese, giustamente preoccupato di questa stranissima disparità di trattamento, si rivolse, per mezzo della sua Ca-

mera di commercio, all'onorevole ministro dei lavori pubblici perchè provvedesse, perchè facesse cessare questa che realmente si può chiamare una enormità. Il ministro, con quella sollecitudine, con quella cura degli interessi economici del paese che lo distinguono, si è rivolto subito alla compagnia Florio, e questa, ha risposto, o per meglio dire, ha creduto di rispondere, perchè le ragioni sue, in quanto mostrano la di lei buona volontà, non hanno la minima consistenza.

Non si annoi la Camera se entro nei particolari della discussione avvenuta, per mezzo del ministro, fra il commercio genovese e la compagnia Florio; a me pare che sieno molto interessanti, a me pare utilissimo che la Camera li conosca.

Che cosa ha dunque risposto la compagnia Florio? La compagnia Florio ha risposto, tengo qui la copia del suo scritto, che la differenza che si pratica nei noli tra Marsiglia, Livorno e Genova dipende da ciò, che verso Marsiglia si dirigono dei carichi interi di cereali, mentre invece per Livorno e Genova e per i porti italiani sono riservate piccole partite, e mai da raggiungere l'intera portata di carico. Orbene, questo non è vero, perchè da tempo immemorabile, dal Mar Nero, dall'Azoff e dal Danubio partono interi carichi di cereali tanto per Genova, Venezia e Livorno, quanto per Marsiglia e Trieste. Questo in linea di fatto; ed ora vediamo le ragioni addotte.

Diceva adunque il Florio: per i porti italiani non si caricano che piccole partite, e per conseguenza si capisce, che queste piccole partite debbono pagare un nolo maggiore, mentre se voi noleggiate un vapore intero, dovete pagare un nolo più lieve. E questo sarebbe giusto, e nessuno, che sapesse che cos'è commercio, si sognerebbe mai di asserire il contrario, se la differenza di nolo fosse per una piccola partita di qualsiasi merce e un intero carico, ma qui non siamo nel caso. Si tratta che la compagnia Florio, sullo stesso vapore, nello stesso viaggio fa una differenza di nolo, ed una differenza notevole, a favore di Marsiglia, a favore di Trieste.

Esaminiamo la seconda ragione che ha risposto la compagnia Florio. Sono preferite, essa dice, le caricazioni per Marsiglia, anche sotto il punto di vista, che in Italia si difetta di mezzi e di tutto ciò che occorre per rendere spedito e celere il discarico, mentre a Marsiglia esistono mezzi potenti da potere vuotare in brevissimo tempo le stive dei più colossali battelli.

E questo è vero in parte. Realmente a Marsiglia esistono comodità di scarico, che non abbiain finora nei porti italiani, però le navi di Florio e Rubatino nei porti italiani (di Genova posso parlare con

piena conoscenza di causa) non impiegano maggior tempo che a Marsiglia, perchè si rimedia con chiatte, barcaccie ed altri ripieghi; sono i ricevitori dei carichi che vi scapitano, perchè hanno spese maggiori, ma, infine dei conti, il battello si scarica prontamente, che è quanto importa alla compagnia. Dunque questa non è una buona ragione come l'altra.

Infine dice: « Nella piazza di Odessa, ed in quella del Levante, i noli vengono fissati giornalmente (bella trovata questa!) dai pubblici mediatori, e subiscono rilevanti oscillazioni a seconda della richiesta più o meno importante. »

E questo sapevamcelo; non hanno detto davvero una cosa nuova i signori Florio affermando che i noli, come tutti i prezzi, sono oscillanti e obbediscono alla legge dell'offerta e della domanda. Capisco perfettamente che, se per Marsiglia non vi è a Odessa, in un dato momento, che un nolo di due franchi per *carica*, la compagnia Florio non potrà esigere 2 50; ma quello che non capisco si è che, mentre trasporta a Marsiglia per due, per Genova, nello stesso vapore e nello stesso viaggio, ne pretenda due e cinquanta. Si accontenti per Genova, per Livorno, per Napoli dello stesso nolo che ha pattuito per Marsiglia (questo lo può fare certamente, perchè non dipende che dalla sua volontà), le si domanda insomma un atto di patriottismo, e se questo patriottismo non c'è, provveda cui spetta, provvediamo, cioè noi, cogliendo l'occasione che ci si presenta.

La compagnia Florio si è trincerata finalmente (ed è nel suo diritto) dietro l'articolo 30 della sua convenzione. Che cosa dice questo articolo 30? Dice che il Governo (riferisco il senso dell'articolo) ha un'ingerenza nei noli di andata, cioè per le merci che si esportano dall'Italia, ma non ne ha alcuna (l'articolo tace a questo riguardo) per i noli di ritorno, cioè per le merci che dall'estero si importano in Italia.

Quando si è stipulata la convenzione del 1877, il Governo non ha potuto ottenere nulla a riguardo dei noli per i viaggi di ritorno da porti esteri.

La compagnia Florio ne adduce i motivi; dice che nelle trattative le quali precedettero la stipulazione della convenzione del 1877, i concessionari non vollero accettare alcun vincolo di tariffa, nei viaggi di ritorno, per non esporsi a partire in molti casi senza carico. Capisco che non si dovessero imporre tariffe, trattandosi di viaggi, come quelli dal mar Nero, ma si va troppo oltre, quando si dice che non si potevano imporre vincoli in guisa alcuna, fra cui quello di non favorire il commercio estero a danno del nazionale.

LEGISL. XIV — 1<sup>a</sup> SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 5 LUGLIO 1881

La Commissione parlamentare, (e qui colgo l'occasione di ringraziare l'onorevole relatore delle cortesie parole che mi ha rivolte) la Commissione parlamentare si dimostrò preoccupata di questo fatto, e si è rivolta al Ministero, il quale a sua volta si è rivolto agli amministratori della società Rubattino e Florio.

Questi risposero con parole, con frasi vaghe, che non dicono nulla. Il sugo della loro risposta è questo: la concorrenza è forte ed ha esigenze inesorabili. Dico di nuovo che lo sapevamo da un pezzo (ci si piglia proprio per scolaretti), ma in tal modo non si risponde circa il fatto della differenza di nolo fra i due paesi (questo è il punto) che sta nella loro volontà, e non nella concorrenza. La Commissione si è preoccupata di rispondere alle accuse mosse alle due società a questo riguardo; mi permetta quindi la Camera...

**PRESIDENTE.** Onorevole Gagliardo, la discussione generale è chiusa; ella deve attenersi allo svolgimento del suo ordine del giorno senza allargare troppo la discussione; altrimenti è inutile chiudere la discussione generale.

**GAGLIARDO.** Debbo pure confutare gli argomenti contrari.

**PRESIDENTE.** Ma no!

**GAGLIARDO.** Allora vedrò di restringermi.

**PRESIDENTE.** Benissimo. Ella non deve confutare gli argomenti contrari, ma limitarsi a svolgere quelli che sono favorevoli al suo ordine del giorno.

**GAGLIARDO.** Benissimo! Allora non risponderò agli oppositori. Accennerò soltanto essere stato detto che quando noi avremo in Italia un forte commercio di esportazione, non si verificherà più la differenza di cui noi ci lamentiamo. E questo non ha fondamento; perchè la differenza di cui si tratta, non la fa che la compagnia Florio. Tutti i vapori, tutti i velieri che si noleggiavano nel mar Nero, pel Mediterraneo non la fanno, e i noli nella navigazione libera non variano da Genova a Marsiglia. (*Conversazioni*)

**PRESIDENTE.** Prego di far silenzio.

**GAGLIARDO.** La differenza è effetto del monopolio che esercita la compagnia Florio, perchè con Marsiglia, dove ha concorrenti, deve subire la legge e per l'Italia, dove ha monopolio, la impone. Cesserà questo monopolio? Io non lo so: io osservo il fatto presente e dico che è deplorabile. Di questo, come ho ora detto, si è preoccupata Genova, tanto per parte della sua rappresentanza commerciale, quanto per quella de' suoi più reputati commercianti. Credo a questo proposito di far cosa grata alla Camera leggendo le parole di un uomo autorevolissimo per cognizioni economiche, per pratica commerciale e

per una lunga ed onorata vita parlamentare, del senatore Casaretto, per cui l'onorevole presidente del Consiglio professa grande amicizia ed estimazione.

Ecco che cosa diceva l'onorevole Casaretto in una radunanza della Camera di commercio di Genova:

« Anche la convenzione tra Florio e Rubattino crede utile rimetterla sin dopo l'esame della Commissione d'inchiesta sulla marina, perchè ammesso, com'egli crede, che i monopoli privilegiati e sussidiati siano dannosi allo svolgimento della marina, se questi potranno congiungere le loro forze, saranno tanto più potenti ad esercitare una prepotente influenza sul Governo e quindi a soprastare la libera navigazione ed aggravare tutti i mali effetti che derivano dal monopolio. Per cui ora vediamo questo singolare fatto che le compagnie sussidiate trasportano le merci a più basso nolo a Marsiglia che nei più vicini porti italiani. »

Io domando: può durare questo stato di cose così anormale? Possiamo noi tollerare che i sussidi che diamo alle compagnie italiane di navigazione, tornino a beneficio dei porti che ci sono concorrenti? *Voci a sinistra.* Non sono sussidiate.

**PRESIDENTE.** Prego di non interrompere.

**GAGLIARDO.** Sì, la compagnia Florio è sussidiata. Che importa che non abbia sussidio da Costantinopoli a Odessa? Essa ne ha uno di lire 21 per lega marina da Costantinopoli al Mediterraneo, cioè per la grandissima parte del viaggio; se non è zuppa è pan molle.

Noi abbiamo fatto il traforo del Cenisio, questa gloria italiana, nello intento di aprire nuovi sbocchi al nostro commercio interno ed internazionale. La Francia con le sue tariffe ferroviarie differenziali ci ha tolto i mercati che geograficamente sono nostri: è guerra economica, cattiva guerra, se vuoi, ma è guerra. Ora, io dico, questa guerra al nostro commercio la devono fare anche le compagnie italiane da noi sussidiate? Ora, domando io, queste compagnie devono fare noli differenziali a beneficio dell'estero? Questo assolutamente non si può ammettere; per conseguenza, quando il commercio genovese, quando il commercio di Livorno reclamano che si ponga fine a quest'enormità, sono essi indiscreti? domandano troppo? ed il Governo non è nell'imprecindibile dovere di fare quanto sta in lui perchè, questa enormità abbia fine? Non deve cogliere la presente occasione per farla cessare?

Fa meraviglia in fede mia il dover reclamare cose così evidentemente giuste. Questo per quanto riguarda la lamentata disparità di trattamento, la quale vorrei, che, modificando le attuali convenzioni,



LEGISL. XIV — 1<sup>a</sup> SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 5 LUGLIO 1881

fosse resa impossibile; vengo ora ad un altro gravissimo difetto delle convenzioni stesse.

L'articolo 35 delle Convenzioni stabilisce che per le merci ed i passeggeri le due compagnie hanno facoltà di ribassare eccezionalmente noli e tariffe. Or bene, questa disposizione non accompagnata da altra, che, per quanto riguarda l'interesse dello Stato, la completi, può produrre, e ha già prodotti dei danni non lievi, che dettero luogo ad una enormità non minor della prima.

Supponiamo che privati e società non sussidiate vogliano esercire le medesime linee, le quali sono ora nelle mani delle compagnie Rubattino e Florio, esercirle, s'intende, in loro concorrenza, perchè trovino nei noli correnti una sufficiente remunerazione; che cosa accadrà? Accadrà che le società Florio e Rubattino, avendo il diritto di ribassare immediatamente, eccezionalmente, i noli sulle merci e le tariffe dei viaggiatori, la concorrenza dei privati o di deboli compagnie non sussidiate sarà resa impossibile. La lotta sarà impari, e i concorrenti con le società sussidiate saranno strozzati.

E questo, o signori, è accaduto; e posso appellarmene ai deputati della Venezia. E come volete voi che si svegli la privata iniziativa, quando a voler fare, si corre di così grandi pericoli? Bisognerebbe dunque, e a questo tende il mio ordine del giorno, che gli articoli 30 e 35 delle convenzioni fossero modificati in modo, e non è certo difficile, da rendere impossibile che società sussidiate dallo Stato favoriscano mercati stranieri e paralizzino l'iniziativa marinara nazionale.

Egli è per questo che io ho proposto l'ordine del giorno che vi sta dinanzi, col quale invito il Governo ad iniziare trattative, affine di modificare le convenzioni vigenti in quello che hanno di dannoso al commercio ed alla navigazione nazionale.

La Commissione si è pure preoccupata di ciò, e anch'essa ha proposto un ordine del giorno, ma in verità codesto ordine del giorno è ben lontano da conseguire lo scopo, perchè esso invita il Governo a invigilare, e non altro; io credo che il Governo abbia sempre invigilato, perchè tale è il suo dovere, e non comincerà certo a usare vigilanza ora, dopo le esortazioni della Commissione; e se vigilando finora non ha concluso nulla, non capisco come, dopo queste esortazioni, possano le pratiche del Governo approdare a qualche utile risultato.

Non ho detto forse che l'onorevole Baccarini ha fatto tutte le pratiche possibili e non ha nulla ottenuto? A che cosa può approdare la vigilanza, quando mancano le armi per tener a dovere chi è sottoposto a vigilanza?

Dunque non bastano esortazioni e consigli, ci

vuole qualche cosa di più. Per conseguenza io ho proposto di sospendere ogni deliberazione, e di invitare il Governo a iniziare trattative con le due società concessionarie.

Si fanno due obiezioni a questa mia proposta sospensiva. L'onorevole presidente del Consiglio ha detto: le due società hanno diritti acquisiti; le due società hanno facoltà di chiedere la fusione: quanto ai diritti acquisiti non so vederli, quanto al diritto di chiedere la fusione io lo ammetto, perchè chiedere si può sempre, ma rispondo che noi abbiamo il diritto di rifiutarla, perchè non so immaginare come il Parlamento si sia riservata, così per burla, la facoltà di approvare o non approvare la fusione, oltrechè non si tratta qui di fusione, ma di trasformazione.

L'altra obiezione è che il tempo stringe e bisogna far presto, e davvero i paroloni ad effetto non sono mancati: Suez, Gottardo, svolgimento economico del nostro paese, l'onorevole relatore e mio amico Mameli ha perfino, nella sua relazione, chiamato in soccorso gli istmi di Corinto e Panama...

PRESIDENTE. Ma con questo ella non rimane nei limiti dell'ordine del giorno.

MAMELI, *relatore*. (*Ridendo*) Lasci che mi faccia un complimento.

*Voci*. Basta! basta! (*Rumori*)

PRESIDENTE. Prego di far silenzio.

GRECO CASSIA. Secondiamo lei. (*Risa*)

PRESIDENTE. Non ho bisogno di esser secondato. (*Ilarità*) Sono cinque ore che sto qui, e ci starò finchè la Camera vorrà, ma almeno mi lascino fare il mio dovere.

GAGLIARDO. Dirò ancora poche parole. L'onorevole presidente del Consiglio ha citato l'Inghilterra come eccitamento a far presto. Come si può citare l'Inghilterra, la quale ha molte compagnie sussidiate, non una sola strapotente, l'Inghilterra che deve la grande sua marineria mercantile alla iniziativa privata?

Ma non è qui il luogo di entrare nelle grandi questioni di libertà e monopolio, di unicità e pluralità d'istituti. Son questioni che, per quanto riguardano la marineria nazionale, saranno luminosamente trattate dalla Commissione d'inchiesta.

Avrei ancora da dir molto, perchè la questione è appena sfiorata, ma non voglio più a lungo abusare della pazienza della Camera, che vuol finire. Concludo quindi dicendo: sospendiamo. Si può non essere contrarii alla fusione come fusione, ma circondarla di garanzie per il commercio e la navigazione nazionale è dovere. Si ammetta, se così vuoi, la fusione, non come un diritto acquisito, ma come una concessione condizionata: *Do ut des*.

Si teme proprio che un ritardo di 4 mesi possa paralizzare il nostro svolgimento marittimo? Son timori ragionevoli codesti?

Signori, la prosperità dei popoli non si forma che in lunghi e lunghi anni; non è da quattro mesi più o meno che può dipendere l'avvenire della nostra marina; non temiamo che questa abbia a soffrire, aspettando ancora per altro poco la relazione della Commissione d'inchiesta, che è opera nostra, e nella quale, se siamo coerenti, dobbiamo avere illimitata fiducia.

**PRESIDENTE.** Ora viene l'ordine del giorno dell'onorevole Berio. Ne do lettura:

« La Camera, confidando che il Governo del Re prima di approvare gli statuti della nuova società anonima, provvederà che negli stessi si trovino le disposizioni necessarie ad assicurare il buon andamento del servizio nello interesse del commercio e della marineria nazionale, passa all'ordine del giorno. »

Domando se questo ordine del giorno è appoggiato.

(È appoggiato.)

Essendo appoggiato, l'onorevole Berio ha facoltà di svolgerlo.

**BERIO.** Parlerò il più brevemente che mi sarà possibile, ma siccome dei miei colleghi della Liguria sono forse l'unico che sia favorevole alla legge ove se ne tolga il relatore, desidero che la Camera mi permetta di esporre le ragioni che informarono il mio ordine del giorno. Esso contiene il concetto d'approvazione della legge, e il mezzo per rimediare ad alcuni inconvenienti che io stesso riconosco trovarsi in essa. Ritengo che la legge debba essere approvata perchè ha per iscopo di costituire una grande società anonima, con ingente capitale, che renderà possibile la creazione d'una vera flotta di vapori di grande portata. Avremo così un aumento considerevolissimo dell'attuale tonnello mercantile a vapore, e la nostra marineria ne ritrarrà non poco vantaggio. Dire che l'aumento del numero di vapori ora esistente è cosa utile al commercio ed alla marineria italiana, parmi che sia come pronunciare un assioma.

Una grande compagnia di navigazione a vapore rende possibile il pronto miglioramento ed il perfezionamento dei trasporti, in vista della prossima apertura al pubblico servizio della linea del Gottardo, e può inoltre provvedere al transito per le altre linee ora esistenti.

È da sperarsi inoltre che la nuova società vorrà iniziare nuove linee fra l'Italia e quelle coste mediterranee dell'Africa e dell'Asia che ancora non

presentano sufficiente alimento per una linea di società non sussidiata.

Accenno alla Camera anche un'altra considerazione per la quale parmi sia utilissima questa legge, ed è che i vapori dei quali sarà presto proprietaria la nuova società, in caso di bisogno, potranno servire allo Stato qualunque volta potesse avere bisogno di trasporti in casi di urgenza. Parmi che non sia il caso di maggiormente dilungarsi a dimostrare l'importanza di questo servizio.

Una quarta ragione finalmente per la quale io desidero l'approvazione della legge consiste in ciò, che le attuali compagnie Florio e Rubattino non presentano sufficiente speranza di lunga durata. La società Rubattino esisterà per quanto vivrà (e spero che sarà per moltissimo tempo, ma pur troppo è già innanzi negli anni), il commendatore Rubattino. Il giorno in cui egli morisse (che Dio allontani l'avvenimento quanto è possibile), la compagnia in accomandita da lui amministrata, per le disposizioni del Codice di commercio, potrebbe essere sciolta, perchè mancherebbe il gestore. In mano di chi cadrebbe questa società? Coloro che temono tanto, e giustamente la ingerenza degli stranieri nelle nostre società di navigazione possono dirmi in quali mani cadrebbe il materiale della società Rubattino quando mancasse l'attuale amministratore di essa? La risposta non può essere che molto dubbia. Lo stesso dicasi per la compagnia Florio. Il commendatore Florio potrebbe benissimo abbandonare la sua società, poichè egli non è obbligato a perpetuarla. Riunendole, noi formiamo una società unica, la quale per la sua qualità di società anonima, cogli statuti che saranno stabiliti avrà assicurata per molti anni l'esistenza a servizio del nostro commercio, e ciò parmi che sia una cosa di evidente e chiarissima utilità. Se la riunione di queste due compagnie è utile, ciò significa che deve essere fatta nel più breve termine possibile, perchè quando un provvedimento si mostra utile al commercio diventa per questo anche manifestamente urgente, e tanto più quando trattasi della nostra marineria commerciale, la quale come sapete trovasi in condizioni realmente deplorabili; quindi l'evidenza dello scopo utile che si raggiunge colla fusione, giustifica l'urgenza della legge.

Fui molto impressionato dalle nobili parole pronunciate oggi dall'onorevole nostro collega Biancheri, e lo assicuro che io ho molto attentamente vagliato l'importanza delle cose che egli disse, tanto più che, come sempre, nella sua dimostrazione manifestava il grande interessamento che porta all'unico e nobile scopo che ciascuno di noi unicamente prosegue, l'interesse cioè del paese; ma debbo dire

che io non fui convinto dalle ragioni che egli addusse, e spero di riuscire a dimostrargli che non ho torto.

**PRESIDENTE.** Onorevole Berio, ella non ha nulla da dimostrare, non ha da confutare nessuna delle cose state dette nella discussione generale; ella deve svolgere l'ordine del giorno che ha proposto, e nient'altro.

È impossibile andare avanti, se con la proposta di ordini del giorno si vuol distruggere il regolamento, e quando è chiusa la discussione, rientrarvi; io non posso tollerare questo sistema.

**BERIO.** Ritenga l'onorevole presidente, ritenga la Camera che io starò nei limiti del mio ordine del giorno; ho commesso un errore dicendo che voleva persuadere l'onorevole Biancheri, poteva farlo senza dirlo.

**PRESIDENTE.** Scusi, ma io l'avrei capito quand'anche ella non avesse accennato all'onorevole Biancheri (*Ilarità — Bravo! Bene!*); e lo avrei richiamato a contenersi nei limiti che le sono assegnati.

**BERIO.** Del resto obbedisco intieramente all'onorevole presidente.

Dico soltanto che è urgente l'approvazione di questa legge, perchè in Francia, per effetto della nota legge dei sussidi alla marineria mercantile che andò in vigore col 1° gennaio del corrente anno, trovansi in costruzione, o furono per armatori francesi commissionati all'estero molti vapori che saranno presto in grado di prendere il mare, ed invadere i nostri porti. Ciò è noto ormai a tutti, e non havvi ormai chi ignori con quale febbrile attività la nostra potente vicina si prepari quel potente naviglio che, per la legge dei sussidi, le sarà, in ogni caso proficuo.

Se noi attenderemo ad autorizzare la fusione delle due società Florio e Rubattino a novembre, e molto più probabilmente nel prossimo gennaio, troveremo le compagnie estere, già provviste del materiale pel quale è accordato il larghissimo sussidio della legge suaccennata, in possesso di tutti i nostri scali marittimi; e mentre staremo discutendo i mezzi migliori per impedire la concorrenza estera, avremo trascurato d'attuare il migliore e più efficace, quello cioè di far noi stessi il servizio di transito che dovrà arricchire le nostre città marittime.

Il pregiudizio sarà enorme, e dovremo amaramente dolerci d'aver studiato tardi e mentre eravamo già in ritardo per agire. Aggiungo ancora, circa all'urgenza d'approvar questa legge, che la compagnia Transatlantica francese non soltanto avrà i sussidi della legge 1° gennaio 1881, ma per giunta godrà un maggiore sussidio proposto dal ministro degli esteri di quella nazione di 300,000 lire

e più all'anno. Questa compagnia ha anche per iscopo di fare il servizio fra i porti italiani e le Americhe. Quindi vede la Camera quanto sia importante ed urgente il creare una potente società capace di resistere alla spietata concorrenza che nei nostri porti faranno le società francesi. Passo ora all'esame degli inconvenienti che possono derivare da questa legge. (*Rumori — Interruzioni*)

**PRESIDENTE.** Prego di far silenzio, onorevoli colleghi. Onorevole Berio, Ella non può discutere gli articoli e le parti varie della legge.

**BERIO.** Mi permetta, onorevole presidente...

**PRESIDENTE.** Vuole che le legga il regolamento?

**BERIO.** Posso rinunciare a sviluppare di più il mio ordine del giorno; ma se ho da dimostrare la convenienza delle modificazioni che esso è destinato a rendere possibili, bisogna bene che accenni in quali punti le modificazioni stesse debbano essere fatte.

Però se colle mie parole si crede ch'io possa far male alla legge che pure approverei...

**PRESIDENTE.** Non si tratta di far male o bene alla legge; io non sono qui per questo; ci sono per fare che tutti rimangano nei limiti del regolamento, quindi se le fo dei richiami, è perchè, essendo chiusa la discussione generale, è mio dovere non permettere che ci si rientri.

**BERIO.** Non ci rientro, scusi.

**PRESIDENTE.** Non fa altro da mezz'ora.

**BERIO.** Gli inconvenienti che possono verificarsi consistono anzitutto in ciò, che diventando anonima la nuova società, le azioni di essa possono in maggioranza divenire proprietà di stranieri. Ciò produrrebbe facilmente la creazione di un Consiglio di amministrazione il cui unico e costante scopo potrebbe in dati casi non essere quello di servire al commercio ed agli interessi del nostro paese.

Finchè saranno capi della società nuova i signori Florio e Rubattino, questo pericolo non sarebbe temibile, essendo troppo noto il loro patriottismo; ma in loro mancanza il pericolo accennato meriterebbe considerazione.

Il rimedio però è facile, bastando mettere negli statuti della società che il Consiglio d'amministrazione di essa debba per tre quarti essere composto di cittadini italiani residenti in Italia, oppure che i componenti il Consiglio stesso debbano essere approvati dal Governo.

E bisognerebbe anche stabilire che cessando i signori Florio e Rubattino dall'essere amministratori, il direttore generale debba essere cittadino italiano.

Per quanto si riferisce alla temuta concorrenza che la nuova società potrebbe fare ad altre società non sussidiate o non ancora esistenti, rispondo che

LEGISL. XIV — 1<sup>a</sup> SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 5 LUGLIO 1881

primieramente la concorrenza ora soprattutto temibile è quella che faranno a noi le compagnie straniere, alla quale sarà fortuna se potrà resistere la nuova compagnia che si tratta di autorizzare.

Havvi però una concorrenza che da essa giustamente si teme, ed alla quale è obbligo di giustizia e di equità il rimediare, rendendola impossibile. Se infatti la nuova società, disponente di ingente capitale e dei sussidi alle due precedenti compagnie Florio e Rubattino assicurati colla convenzione-legge del 1877, volesse mettersi a far concorrenza alle linee di navigazione italiane ora esistenti, è manifesto che, con esagerati ribassi di noli, potrebbe in pochi mesi rovinarle, e restare poi sola padrona del campo. Ma fortunatamente questo pericolo è escluso, inquantochè i signori Florio e Rubattino hanno esplicitamente e ripetutamente dichiarato non solamente di non volere fare siffatta concorrenza, ma di respingerne financo il sospetto.

A questo proposito noto con soddisfazione le parole pronunziate dall'onorevole presidente del Consiglio a proposito della benemerita società Piaggio e Lavarello, che egli ha meritamente citata a titolo d'onore.

Le buone disposizioni del Governo a favore di essa sono esse pure di urgente attuazione, e io le ritengo necessarie al complemento di quel bene inteso sistema di molteplici e potenti compagnie delle quali il presidente del Consiglio fece cenno.

L'ordine del giorno che io propongo alla Camera rende possibile l'approvazione immediata della legge, ed il rimedio ai due pericoli da me, e da tutti gli oratori contrari alla legge stessa, accennati.

Infatti l'articolo primo non autorizza per sé la costituzione delle società anonime, ma concede al Governo facoltà di autorizzarle, e per di più riserva al Ministero l'approvazione dello statuto della società stessa. Ora nulla impedisce che, prima della approvazione di siffatti statuti, il Ministero concordi quelle disposizioni che riterrà necessarie per impedire che la nuova potente società venga a cadere in balia di stranieri, o sia amministrata in modo non conveniente allo interesse del commercio italiano quando i signori Florio e Rubattino più non la dirigessero.

E anche per impedire la concorrenza della quale ho fatto cenno, il Governo potrà stabilire accordi che abbiano traccia negli statuti, o che in altro modo vincolino la società.

Aggiungasi che il mio ordine del giorno rende possibile al Ministero di tentare anche qualche accordo per soddisfare ai desiderii dell'onorevole Gagliardo in ordine alle tariffe, nel senso cioè che la nuova società non debba favorire i porti esteri a

daño degli italiani. Sicuramente a questo proposito il Governo non ometterà di chiedere tutti quei miglioramenti che parranno possibili, e confido che la nuova società si mostrerà disposta a concederli.

Io ritengo che con quest'ordine del giorno si possa, salvando le legittime aspirazioni ed i desiderii che furono manifestati nella Camera, approvare una legge che ritengo giusta.

**PRESIDENTE.** Un altro ordine del giorno è dell'onorevole Biancheri: « La Camera sospende ogni deliberazione in ordine al presente disegno di legge sino a che la Commissione d'inchiesta sulla marineria mercantile non abbia presentata la sua relazione. »

Quest'ordine del giorno è la conclusione del discorso dell'onorevole Biancheri, e s'intende svolto.

Prego ora l'onorevole relatore di volere esprimere l'avviso della Commissione intorno ai vari ordini del giorno.

**MANELLI, relatore.** All'ora inoltrata...

**PRESIDENTE.** Siamo padroni noi del nostro tempo. Si può andare anche fino a mezzanotte.

**MANELLI, relatore.** Io sono di un'altra opinione. Ad ogni modo sento il dovere di restare dentro i limiti di un semplice svolgimento dell'ordine del giorno proposto dalla Commissione. Signori, quando la vostra Commissione si ebbe ad occupare del presente disegno di legge, essa non ha mancato di esaminarlo diligentemente sotto i vari suoi aspetti, non tralasciando di portare una particolare attenzione sulle lagnanze di vario genere che o per mezzo delle rappresentanze comunali, o per mezzo delle Camere di commercio, e persino in questa Aula medesima sono venute a cognizione nostra. Ma pur riconoscendo la verità di certi inconvenienti che si verificano con troppa frequenza, inconvenienti che in generale sono comuni a tutte le società sussidiate di tutto il mondo, essa ha creduto che essi, comunque gravi, non abbiano però che un'importanza secondaria dinanzi ai vantaggi e servizi indispensabili che le nostre società sussidiate hanno resi alla industria ed al commercio italiano.

L'Italia, per l'immensa estensione delle sue coste; per la sua natura insulare e peninsulare, non può fare a meno di rapide e regolari comunicazioni marittime, le quali pongano periodicamente in rapporto i suoi centri commerciali grandi e piccoli, e tra loro, e coi principali porti esteri del Mediterraneo. Ed è per noi del pari manifesto, che nello stato presente delle nostre industrie marittime, tali servizi non possano essere affidati ad altri, che a compagnie sussidiate, e che quanto più queste compagnie saranno potenti per capitali e unità di mezzi, tanto meglio potranno adempiere al compito loro,

A ciò si aggiunga la questione di opportunità politica che due volte in questa Camera con efficacia di argomenti ha sostenuta il Ministero. Senza dubbio questa questione di opportunità è una questione essenzialmente di apprezzamento. Coloro i quali non vedono l'importanza politica che ha in questo momento la nostra marineria commerciale a vapore, chiunque crede che l'aspettare non sia un pericolo, non sia una perdita, hanno tutte le ragioni di respingere la legge, adottando la sospensiva con tanta abilità svolta dall'onorevole Biancheri; chiunque non vuole la legge è naturale che dica: aspettiamo il parere della Commissione d'inchiesta sulla marineria mercantile. Ma per chi invece pensa come noi che il ritardo di quattro mesi, che tale è lo spazio di tempo, ce lo assicurò l'onorevole Biancheri, domandato dalla prelodata Commissione per presentare il risultato dei suoi studi, che questo ritardo, dico, per sè molto ristretto, potrebbe prolungarsi a sei o ad otto mesi, giacchè nessuno può rispondere che all'apertura della Sessione invernale, senza colpa del Ministero, senza colpa della Commissione d'inchiesta, questa legge non venga ritardata per un motivo qualsiasi, che oggi non potremmo prevedere; costoro, gli stessi avversari della legge lo riconosceranno, non possono sacrificare gli interessi generali del paese, anzi, dirò più segnatamente, i veri interessi nazionali, alla considerazione di alcuni abusi di un carattere se non secondario, certamente molto più parziale.

Ma se per queste considerazioni, che io qui non faccio che accennare, essendo state svolte con sufficiente ampiezza nella relazione, la vostra Giunta ha creduto di non dover rifiutare la sua approvazione al disegno di legge, non per questo veniva meno per lei il dovere di dare una solenne sanzione a tutti i veri reclami pervenuti a noi per mezzo delle rappresentanze più autorevoli del commercio e delle marineria.

Non veniva meno per lei il debito di cercare una via acconcia, per ricondurre gli sconci lamentati, se non ad una completa cessazione, almeno, dentro limiti tollerabili. A questo scopo la Commissione propone un ordine del giorno che non differisce che poco da quello dell'onorevole Berio, ed è del seguente tenore:

« La Camera, confidando che il Governo del Re saprà sorvegliare che le facoltà concesse coll'attuale convenzione alle due società Rubattino e Florio non saranno mai volte a danno dei commerci e della navigazione nazionale, passa all'ordine del giorno. »

Io non ignoro come vi sieno molti i quali pensino che queste ricette degli ordini del giorno, racco-

mandazioni, ecc., ecc., che si fanno al Governo, equivalgano, come suol dirsi volgarmente, ad un empiastro sopra una gamba di legno. Chiunque però abbia una certa cognizione dei rapporti continui che intercedono d'ordinario tra Governo e società sussidiate; della sorveglianza continua che esso ha il diritto di esercitare su queste ultime; dei mezzi di cui lo armano le stesse convenzioni per far sentire alle società sovvenzionate il peso della sua mala soddisfazione, sa benissimo che non vi è punto bisogno di modificare i patti esistenti, per ricondurre le società concessionarie ad un esercizio più corretto delle proprie prerogative.

Inoltre bisogna considerare che queste convenzioni durano soli dieci anni ancora, che fra dieci anni si aprirà nuovamente la grande questione della sistemazione dei nostri servizi marittimi. Noi possiamo prevedere fin d'ora, mi pare almeno una previsione assai ovvia, che le società concessionarie attuali, o per meglio dire, la nuova società concessionaria unica vorrà continuare, e che farà tutto ciò che sta in lei, per evitare una condanna di morte a quel tempo. Essa ha pertanto un interesse di primo ordine a far cessare nel più breve tempo possibile i malumori presenti, e a cancellare le tracce di rancori, i quali, in caso diverso, scoppieranno indubitabilmente il giorno in cui essa dovrà nuovamente presentarsi insieme con tutti gli altri al concorso delle nuove concessioni, che si aprirà nel 1891. E ciò tanto più che, per essere schietti, bisogna riconoscere che molti di questi abusi non sono neppure il fatto degli amministratori delle società, sebbene essi non ne possano e non ne debbano declinare la responsabilità; imperocchè tali abusi sono commessi, per quel che ho qualche ragione di credere, dagli agenti subalterni delle medesime, i quali, lontani da ogni sorveglianza immediata, si valgono di questa specie di impunità per aggravare, a danno dei nostri connazionali, e forse per proprio tornaconto, le facoltà di cui sono investiti. Ora, se il Governo farà il debito suo, se tutti quelli ai quali sta a cuore il commercio e la navigazione non si stancheranno di reclamare fortemente, con tutti i mezzi di pubblicità possibile contro gli abusi lamentati, io non dubito che le società avvertite, e, mi si permetta la frase, debitamente ammonite, sapranno, quando ne sia il caso, frenare le esorbitanze dei propri agenti.

Queste sono le ragioni che c'indussero a proporvi l'ordine del giorno che ho testè letto, e che noi preferiamo a quello dell'onorevole Berio, perchè ci sembra più comprensivo, ed accenna non già ad un particolar modo d'intervento governativo, ma bensì ad una sorveglianza, e ad un'azione generale

e continua che il Governo deve, per il bene pubblico, esercitare sulle sue società sussidiate.

Riepilogando quindi una discussione che non giova prolungare, e lasciando all'onorevole presidente della Giunta la cura di discutere partitamente i vari ordini del giorno presentati al banco della Presidenza, dirò brevemente, che mentre noi siamo disposti ad accettare in genere tutti gli ordini del giorno tendenti a migliorare le disposizioni del disegno di legge, respingeremo invece tutte le proposte, le quali avessero un carattere sospensivo, oppure non si conformassero ai principii informativi della legge stessa.

**PRESIDENTE.** Prego l'onorevole ministro d'agricoltura e commercio di esprimere l'avviso del Governo sui vari ordini del giorno.

*(L'onorevole Salaris accenna di voler parlare.)*

Scusi, onorevole ministro, pare che l'onorevole presidente della Commissione abbia qualche cosa da aggiungere.

**SALARIS.** *(Presidente della Giunta)* L'onorevole presidente ha domandato alla Commissione qual è la opinione di essa intorno agli ordini del giorno che furono presentati.

**PRESIDENTE.** Precisamente.

**SALARIS.** Comincerò dall'ordine del giorno dell'onorevole Biancheri, e dichiaro che la Commissione non può assolutamente accettarlo. L'ordine del giorno dell'onorevole Gagliardo è puresotto un altro aspetto sospensivo, e la Commissione respinge anche questo, lo respinge molto più del primo, in quanto che contiene una censura al Ministero ed alla Commissione, la quale non crede di peso le ragioni messe innanzi per sospendere e differire alle calende greche questo progetto.

L'ordine del giorno dell'onorevole Berio non contiene di più di quello che propose la Commissione; ma la forma di quello non parrebbe abbastanza corretta. Quindi per risparmio di tempo pregheremmo l'onorevole Berio di unirsi all'ordine del giorno della Commissione.

Dopo ciò mi riservo di proporre degli emendamenti, concertati col Ministero, agli articoli di questa legge, emendamenti che lasceranno soddisfatti alcuni proponenti.

**PRESIDENTE.** Ne parleremo poi. Ora prego l'onorevole ministro d'agricoltura e commercio di esprimere il suo avviso intorno ai vari ordini del giorno.

**MINISTRO DI AGRICOLTURA E COMMERCIO.** Il Ministero non può accettare un ordine del giorno sospensivo, un ordine del giorno che differisca indefinitamente la discussione della proposta di legge; per conseguenza non accetta nè quello dell'onorevole Biancheri nè quello dell'onorevole Gagliardo. Rimangono

due ordini del giorno: quello dell'onorevole Berio e quello della Commissione.

Questi due ordini del giorno esprimono idee alquanto diverse; ma, in sostanza, collimano allo stesso scopo. Perciò il Ministero, se i due proponenti si intendono, accetterà l'ordine del giorno che nascerà da queste concordate intelligenze; se i due proponenti invece non si intendono, accetterà tutti e due gli ordini del giorno, perchè nell'ordine del giorno della Commissione non sono indicati gli statuti ai quali specialmente allude l'onorevole Berio nella sua proposta.

*(Molti deputati entrano nell'Aula e si fermano nell'emiciclo.)*

**PRESIDENTE.** Prendano i loro posti.

*Una voce.* Si vota?

**PRESIDENTE.** Aspettino che li chiami io. Dunque ora dovremo venire ai voti.

Abbiamo davanti a noi quattro proposte, come conclusione della discussione generale, e sono quelle: della onorevole Commissione, dell'onorevole Berio, dell'onorevole Gagliardo e dell'onorevole Biancheri. Classificate per l'ordine col quale devono essere poste in votazione, le due proposte dell'onorevole Biancheri e dell'onorevole Gagliardo hanno la precedenza come sospensive; anzi quella dell'onorevole Biancheri ha la precedenza su tutte, perchè più larga di quella dell'onorevole Gagliardo. Vengono poi le due proposte della Commissione e dell'onorevole Berio. Se non sarà approvata la proposta sospensiva, si passerà alla votazione della proposta della Commissione, come quella che è più larga e meno motivata. Approvata la proposta della Commissione, non sarà esclusa per questo la votazione della proposta dell'onorevole Berio, inquantochè oltre ai concetti della Commissione, egli ne afferma altri.

**CANZI.** Domando di parlare.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Canzi sulla posizione della questione.

**CANZI.** Mi pare che, onde i deputati si possano regolare nel votare in favore o contro questi diversi ordini del giorno, sia necessario che essi conoscano anche gli intendimenti del Governo relativamente alla accettazione o meno di alcuni degli emendamenti e specialmente di quello dell'onorevole Rاندaccio. *(Rumori)*

**PRESIDENTE.** Onorevole Canzi, mi dispiace, ma ella vuole stabilire un metodo speciale di discussione che non c'è mai stato nel Parlamento: cioè, che prima di votare gli ordini del giorno, ossia degli inviti al Governo, si votino gli emendamenti. *(Bene!)*

**CANZI.** Mi permetta l'onorevole presidente di chia-

LEGISL. XIV — 1<sup>a</sup> SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 5 LUGLIO 1881

rire la mia idea. Adesso verrà in votazione la sospensiva; se io sapessi che l'emendamento Randaccio fosse accettato, io, per esempio, non la voterei; mentre forse la voterei nel caso contrario.

**PRESIDENTE.** Onorevole Canzi, io non saprei che dirle. Io mi attengo alle consuetudini tenute sempre dacchè c'è Parlamento, e non posso ora capovolgere il sistema di votazione solito, solamente perchè ella fa una tale domanda.

**RANDACCIO.** Domando di parlare.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Randaccio sulla posizione della questione.

**RANDACCIO.** Io pregherei l'onorevole presidente di dirmi, se posso fare qualche osservazione sull'ordine del giorno Berio, perchè in verità non sarebbe accettabile. (*Rumori*)

**PRESIDENTE.** Ella potrà fare tutte le osservazioni che vuole, ad una condizione, che, cioè, la Camera glielo consenta (*No! no!*), perchè il regolamento dispone tassativamente che sugli ordini del giorno non si apra discussione se la Camera così non delibera. (*Rumori*)

**RANDACCIO.** Sarò brevissimo. (*Si ride*)

**PRESIDENTE.** Ella non può avere facoltà di parlare. Desidera che consulti la Camera?

**RANDACCIO.** Sì, signore.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Randaccio chiede che io consulti la Camera, a tenore dell'articolo 64 del regolamento, se essa intende che la discussione intorno agli ordini del giorno, continui. (*Voci. No! no!*)

Coloro i quali intendano che si debba aprire la discussione sugli ordini del giorno sono pregati di alzarsi.

(La Camera non consente che si apra la discussione sugli ordini del giorno.)

Ora dunque ripeto che fra le quattro proposte, la prima che deve essere messa in votazione è quella dell'onorevole Biancheri, come la più larga delle sospensive. Domando all'onorevole Gagliardo se mantiene la sua proposta sospensiva, o se si associa a quella dell'onorevole Biancheri.

**GAGLIARDO.** Mi associo a quella dell'onorevole Biancheri.

**PRESIDENTE.** Sta bene. Domando all'onorevole Berio se mantiene o se ritira il suo ordine del giorno.

**BERIO.** Io ritengo che ci sia molta differenza tra il mio ordine del giorno e quello della Commissione, e quindi lo mantengo.

**PRESIDENTE.** Rileggo dunque la proposta dell'onorevole Biancheri, alla quale si è associato l'onorevole Gagliardo:

« La Camera sospende ogni deliberazione in ordine al presente progetto di legge fino a che la

Commissione d'inchiesta sulla marineria mercantile non abbia presentata la sua relazione. »

Questa proposta sospensiva non è accettata nè dal Ministero, nè dalla Commissione.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Dopo prova e controprova, la proposta sospensiva dell'onorevole Biancheri non è ammessa.)

Ora metto ai voti l'ordine del giorno della Commissione, accettato dal ministro.

Esso è del seguente tenore:

« La Camera, confidando che il Governo del Re saprà sorvegliare che le facoltà concesse coll'attuale convenzione alle due società Rubattino e Florio non sarà mai volta a danno dei commerci e della navigazione nazionale, passa all'ordine del giorno. »

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato.)

L'onorevole ministro di agricoltura e commercio ha dichiarato che il Governo accetta pure l'ordine del giorno dell'onorevole Berio. La Commissione lo accetta?

**SALARIS.** (*Presidente della Commissione*) La Commissione non potrebbe accettarlo, perchè non crede che si debba provvedere con gli statuti della società ai bisogni della navigazione.

**PRESIDENTE.** Dunque non l'accetta?

**SALARIS.** No; non l'accetta.

**PRESIDENTE.** Leggo l'ordine del giorno dell'onorevole Berio, accettato dal Ministero, ma non dalla Commissione:

« La Camera, confidando che il Governo del Re prima d'approvare gli statuti della nuova società anonima, provvederà che negli stessi si trovino le disposizioni necessarie ad assicurare il buon andamento del servizio nello interesse del commercio e della marineria nazionale, passa all'ordine del giorno. »

Chi approva quest'ordine del giorno è pregato di alzarsi.

(È approvato.)

Ora passeremo alla discussione degli articoli.

« Art. 1. Il Governo è autorizzato a concedere l'approvazione richiesta per l'articolo 7 della legge 15 giugno 1877, n° 3880 (serie 2°), alla fusione delle società rappresentate dai commendatori Raffaele Rubattino ed Ignazio Florio, allo scopo di costituire una società anonima per azioni, avente sede principale in Roma, salvo le debite approvazioni degli statuti ed ogni altro adempimento di legge. »

Sopra questo articolo ha chiesto facoltà di parlare l'onorevole Branca, il quale, insieme all'onorevole Mazza, propone come emendamento, che alla

LEGISL. XIV — 1<sup>a</sup> SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 5 LUGLIO 1881

parola *anonima*, si sostituiscano le parole *in accomandita*.

L'onorevole Branca ha facoltà di parlare.

BRANCA. L'onorevole ministro di agricoltura e commercio ha detto che con questa legge s'intendeva di creare una specie di società anonima *sui generis*, e io veramente non so comprendere come nel Codice si possa stabilire una società, la quale esca dalle norme comuni di tutte le altre società.

Io non intendo di oppormi alla fusione, anzi intendo di favorirla, ma domando: quale difficoltà vi è di fare la fusione fra due società in accomandita pure rimanendo in accomandita con due accomandatarii?

Facendosi un'unica società in accomandita per azioni, si ha lo stesso scopo della società anonima, quello cioè di avere le azioni negoziabili, in modo di poter fare appello a qualsiasi capitale, ed intanto si evita l'inconveniente che la società possa passare in mani straniere; perchè qualunque sia il capitalista che posseda, come portatore, le azioni, siccome i gerenti della società, i responsabili, rispetto al Governo e rispetto agli azionisti, sarebbero sempre gli accomandatari, si avrebbero a questo proposito tutte le garanzie necessarie.

Invece io non so comprendere come vi possa essere una società anonima senza le garanzie stabilite per le società anonime. Si è detto: i signori Florio e Rubattino saranno gli amministratori perpetui, derogando al Codice di commercio. Questo farebbe supporre che la società anonima che si costituisce, dovesse avere come membri del Consiglio d'amministrazione due soli amministratori; ma se gli amministratori saranno in numero maggiore, due membri perpetui del Consiglio d'amministrazione potranno trovarsi in minoranza e la maggioranza deciderà contro il loro voto.

Inoltre qual'è la garanzia del portatore delle azioni di una società anonima? Quello di dire: non abbiamo più fiducia negli amministratori perchè non hanno agito bene.

Ora con la presente società, il giorno in cui gli azionisti si riuniranno in assemblea generale non potranno revocare gli amministratori. Dunque dove sarà la guarentigia degli azionisti, e dove finirà e dove comincerà la responsabilità degli amministratori di questa nuova società anonima? Poichè quando si tratta di soci accomandatari, in questa qualità rispondono coi beni propri, o almeno per quei beni che hanno impegnati nell'accomandita. Invece con questo sistema, i signori Florio e Rubattino, come amministratori perpetui, avrebbero la vera qualità di soci accomandatari, e come ammi-

nistratori di società anonime non avrebbero responsabilità di sorta.

Ora io debbo dire francamente un mio pensiero. Tutti sanno che i signori Rubattino e Florio hanno resi grandi servizi all'Italia, che potranno ancora renderne, e che sono persone di una rispettabilità al disopra di ogni sospetto. Ma ammettendo il caso di morte, se non si provvede in tempo alla successione, chi può assicurare che non possano accadere degli inconvenienti, che non possano avverarsi anche fallimenti dolosi?

Io ho udito in questa discussione sollevare questioni alle quali si voleva attribuire il movente d'interessi locali. Io non ho l'onore di rappresentare un collegio siciliano o ligure; ma se specialmente fossi siciliano non vorrei che la benemerita società Florio, che tanto ha influito allo sviluppo delle industrie di navigazione in Sicilia e più specialmente di Palermo, avesse a perdere la sua impronta siciliana. Ma questo non è che un apprezzamento di ordine generale.

Io domando all'onorevole ministro che mi dia spiegazioni su questo, e dichiaro che sarei pronto a ritirare il mio emendamento qualora fossi certo che possa sorgere una società *sui generis* senza essere contraria alla nostra legislazione.

Il secondo emendamento non è che una conseguenza del primo; poichè, ammesso il primo emendamento, bisognerebbe sopprimere il secondo alinea dell'articolo 2. Dirò per concludere che non mi entra in mente qual sistema si sia voluto stabilire e per gli azionisti, e per l'esecuzione degli oneri del capitolato.

Infine dirò un'ultima parola, ed è questa; noi, mentre deroghiamo all'articolo 138 del Codice di commercio, non deroghiamo soltanto ad esso, ma deroghiamo anche agli articoli 115, 116 e 117 del Codice stesso che si riferiscono alla responsabilità degli amministratori di società anonime.

Quindi qui non si tratta di modificare un solo articolo del Codice, ma di creare una società la quale esce completamente dal sistema del nostro Codice, e non presenta alcuna guarentigia permettendosi che i fornitori e costruttori di materiali siano in pari tempo amministratori della società anonima, derogando così non ad un articolo di legge, ma ad un principio fondamentale di diritto. E poi, noi non abbiamo questo modello di statuto di società anonima.

Lo statuto dovrà essere approvato dal Governo di guisa che, oltre ad uscire dalla norma comune, noi veniamo a dare al Governo un voto di fiducia illimitato per formulare uno statuto di società, il



LEGISL. XIV — 1<sup>a</sup> SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 5 LUGLIO 1881

quale probabilmente non troverà nessun riscontro in nessuna disposizione legislativa.

Ora io dico: se il Parlamento crede opportuno di far questo, lo faccia pure. Ma io ritengo che quando anche si fosse voluto creare questo ente eccezionale, esso doveva sorgere per forza di legge, e quindi doveva presentarsi lo statuto della società. E quando il Parlamento, procedendo come procede il Parlamento inglese, avesse discusso un disegno di legge d'ordine privato, e riferibile ad un solo caso, allora almeno si sarebbe potuto escogitare nelle disposizioni particolari quel sistema di guarentigie che manca nel presente progetto.

Io attendo le spiegazioni dell'onorevole ministro di agricoltura e commercio, e se non saranno soddisfacenti io manterrò il mio emendamento, non perchè, ripeto, io abbia grande fiducia che la Camera lo accolga, ma perchè per tutti i possibili eventi che potranno accadere, io voglio che vi sia stato almeno qualcheduno che abbia detto che in questa legge non si stabiliscono guarentigie sufficienti per assicurare lo scopo che s'intende propugnare.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Lugli. (*Mormorio*)

**LUGLI.** Comprendo il desiderio della Camera... (*Rumori*)

**PRESIDENTE.** Li prego di far silenzio.

**LUGLI...** che è quello di affrettare la discussione e la votazione dei disegni di legge che sono stati discussi in questi ultimi giorni. Per conseguenza (*Interruzione dell'onorevole Di San Donato*) onorevole Di San Donato, la conseguenza le piacerà; per conseguenza rinuncio a parlare. (*Bene!*)

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

**RANDACCIO.** Mi riservo di parlare sull'articolo 2 e sull'articolo 3.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Sanguinetti Adolfo.

**SANGUINETTI ADOLFO.** Rinuncio a parlare.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare l'onorevole presidente della Commissione.

**SALARIS.** (*Presidente della Commissione*) L'osservazione fatta all'articolo 1 dall'onorevole Branca mi pare che riveli chiaro il dilui intendimento; con volere mutata la società anonima in società in accomandita egli respinge la legge, egli non vuole la legge. È un sistema indiretto di combatterla. La convenzione fu conclusa per creare una società anonima; l'onorevole Branca vuole che sia in accomandita; evidentemente l'onorevole Branca non approva la convenzione e respinge la legge.

Che servirebbe codesto progetto, se si accogliesse l'emendamento proposto dall'onorevole Branca? La

Camera non farebbe cosa seria; perocchè le società Florio-Rubattino non consentirebbero, e le cose resterebbero quali sono; avremmo perduto il tempo in una vana discussione. Egli è perciò, che la Commissione respinge l'emendamento Branca e nutre la lusinga che l'onorevole Branca vorrà ritirare questo emendamento e votare l'articolo 1 del progetto, quale fu dalla Commissione proposto.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro di agricoltura e commercio.

**MINISTRO DI AGRICOLTURA E COMMERCIO.** Io dirò, anzi ripeterò poche parole. La società che noi veniamo istituendo è una società che ha un carattere suo proprio, cioè il carattere che le dà la legge che stiamo discutendo. Noi abbiamo istituite una quantità di società per esempio di strade ferrate le quali hanno il loro Consiglio e qualche volta l'amministratore o nominato od approvato dal Governo, e questo non impedisce che si chiamino anonime; tutte le nostre società di strade ferrate sono società anonime; se noi qui abbiamo ancora voluto conservare il Rubattino ed il Florio è perchè hanno sempre la stessa responsabilità di accomandatari verso il Governo, come verso gli azionisti, e abbiamo prese disposizioni speciali, alle quali devono sottostare e conformarsi gli azionisti; e dal momento che la società è costituita per legge, non è il caso di cercare alcun articolo del Codice commerciale, od altra legge, che regoli le società anonime.

*Voci.* Ai voti! ai voti!

**PRESIDENTE.** Onorevole Branca, mantiene ella il suo emendamento?

**BRANCA.** Lo mantengo.

**PRESIDENTE.** L'emendamento dell'onorevole Branca consiste dunque nel sostituire alla parola *anonima* le parole *in accomandita*.

Lo metto ai voti; chi approva l'emendamento dell'onorevole Branca è pregato d'alzarsi.

(Dopo prova e controprova l'emendamento dell'onorevole Branca è respinto.)

Pongo ai voti l'articolo 1, che ho già letto; chi lo approva è pregato d'alzarsi.

(È approvato.)

Ora verremo all'articolo 2 quale è proposto dalla Commissione:

« L'approvazione della fusione sarà subordinata alla condizione che la nuova società assuma tutti gli obblighi risultanti dalle convenzioni approvate con la citata legge del 15 giugno 1877 e dalle successive, approvate con le leggi 4 luglio 1878, n° 4440 (serie 2<sup>a</sup>) e 19 luglio 1880, n° 5537 (serie 2<sup>a</sup>), restando inoltre integre la garanzia e la responsabilità personale verso lo Stato dei nominati signori Rubattino e Florio.

« I predetti signori Rubattino e Florio, con deroga al disposto nell'articolo 138 del Codice di commercio, continueranno a essere gli amministratori della nuova società anonima per tutto il tempo che resta a decorrere fino alla cessazione delle vigenti convenzioni. »

**SALARIS.** (*Presidente della Commissione*) Domando di parlare.

**MINISTRO D'AGRICOLTURA E COMMERCIO.** Chiedo di parlare.

**PRESIDENTE.** Abbiamo pazienza: sopra questo articolo ci sono parecchi oratori iscritti.

**SALARIS.** (*Presidente della Commissione*) Voleva dire come la Commissione ha emendato l'articolo 2.

**PRESIDENTE.** Questo verrà in ultimo...

**SALARIS.** (*Presidente della Commissione*) Mi pareva che la discussione sarebbe stata facilitata.

**PRESIDENTE.** Lascino parlare gli altri, e poi faranno ragione degli emendamenti dei colleghi, proponendo i loro.

Sul secondo articolo è iscritto l'onorevole Branca.

**BRANCA.** Ritiro il mio secondo emendamento, perchè è la conseguenza del primo, che la Camera ha respinto.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Randaccio, unitamente agli onorevoli Molfino, Ruggieri e Canzi, propone il seguente emendamento:

Sostituire all'alinea dell'articolo 2, che sarebbe soppresso, il seguente:

« La direzione e l'amministrazione della nuova società anonima dovranno essere interamente italiane, per tutto il tempo che resta a decorrere fino alla cessazione delle vigenti convenzioni. »

Domando se l'emendamento dell'onorevole Randaccio è appoggiato.

(È appoggiato.)

Essendo appoggiato l'onorevole Randaccio ha facoltà di svolgerlo.

**RANDACCIO.** Questo emendamento che io ho l'onore di presentare in unione ad altri tre onorevoli colleghi, l'ho già ampiamente svolto nella seduta di ieri.

Le ragioni che ci mossero a presentarlo sono troppo evidenti, perchè io abbia oggi a ripeterle. Me ne rimetto quindi alla saviezza della Camera.

**PRESIDENTE.** Ora viene l'emendamento dell'onorevole Parenzo all'articolo 2.

« L'approvazione della fusione sarà subordinata altresì a che negli statuti della nuova società sieno irrevocabilmente nominati, fino alla cessazione delle vigenti convenzioni, amministratori i signori Rubattino e Florio.

« Sono a tal uopo dichiarati inapplicabili alla società anonima prevista dalla presente legge, gli articoli 129 e 138 del Codice di commercio.

« Negli statuti sociali inoltre sarà dichiarata la solidarietà della società stessa coi signori Florio e Rubattino nell'esatto adempimento degli obblighi da loro assunti verso il Governo. »

Chiedo se questo emendamento è appoggiato.

(È appoggiato.)

Non essendo presente l'onorevole Parenzo, perde il suo turno.

Viene ora un emendamento degli onorevoli Di Rudini e Mantellini, che è del tenore seguente:

« E per il tempo sopraindicato, il personale degli equipaggi, la direzione ed amministrazione della nuova società anonima dovranno comporsi e mantenersi d'italiani. E in ogni evento di mancanza dei signori Florio e Rubattino, la nomina dei loro successori dovrà essere approvata per decreto reale. »

Chiedo se questo emendamento è appoggiato.

(È appoggiato.)

Essendo appoggiato, l'onorevole Di Rudini ha facoltà di svolgerlo.

**DI RUDINI.** Due sole parole. A tutti gli argomenti che si sono svolti contro il presente disegno di legge, quello che a me parve più importante, perchè rispondeva anzitutto al sentimento nazionale, era questo; che col disegno di legge, come ci era stato presentato, quando fosse approvato, si poteva far perdere a questa società il suo carattere italiano. Ed è stato appunto per ovviare a questo inconveniente, che io mi sono permesso di proporre l'emendamento, del quale l'onorevole presidente ha ora dato lettura. Questo emendamento è così chiaro che io rinuncio ad un ulteriore svolgimento, nella speranza che possa essere accolto dalla Commissione e dal Ministero.

**RANDACCIO.** Domando di parlare.

**PRESIDENTE.** Su che?

**RANDACCIO.** Sull'emendamento proposto dall'onorevole Di Rudini.

**PRESIDENTE.** Se leggessero qualche volta il regolamento, saprebbero che sugli emendamenti non si può discutere se non quando la Camera abbia dichiarato di volerli discutere.

**RANDACCIO.** Allora chiedo di parlare sull'articolo:

**PRESIDENTE.** Parli sull'articolo.

**RANDACCIO.** Gli onorevoli colleghi, i quali proposero questo emendamento, hanno certamente dimenticato, come già il Codice della marineria mercantile prescrive che il capitano, il secondo, e i due terzi dell'equipaggio delle navi nazionali, debbano essere cittadini italiani. Per cui non occorre provvedere con una disposizione speciale.

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

**VARÈ.** Il presidente aveva annunciato l'indicazione d'un articolo del Codice di commercio...

## LEGISL. XIV — 1ª SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 5 LUGLIO 1881

**PRESIDENTE.** Il presidente ha letto l'articolo ch'è stampato, e niente altro fino ad ora.

**VARÈ.** Siccome avevo ragione di credere che all'indicazione dell'articolo 138 se ne fosse sostituita un'altra, così mi premeva di parlare su quella sostituzione.

Dirò poi che l'articolo 138 era stato male indicato, perchè l'articolo da indicare sarebbe stato il 129. È l'articolo 129 quello dove dichiara che la società anonima è amministrata da *mandatari temporanei revocabili*.

Io credeva che l'onorevole ministro avesse corretto il suo errore e l'errore della Commissione; ma poichè non l'ha fatto, domando che si corregga. *(Rumori e interruzioni)*

E dirò poi che non basta citare un articolo del Codice, perchè i legali hanno l'abitudine di dire che *tutti* gli articoli di un determinato titolo di un Codice si completano e si compensano uno col l'altro. Il sistema delle società anonime è *uno*, che consta di parecchi articoli; quando ne cambiate uno sostanziale, bisogna che cambiate tutti gli altri, altrimenti farete una macchina la quale avrà ruote sproporzionate fra loro. All'articolo 138, per esempio, che nel disegno di legge era stato erroneamente indicato, si provvede alle elezioni, e ad esso, come all'articolo 129 si lega e si riferisce il 139 che parla delle responsabilità.

Uno di questi capitoli, ripeto, s'ingrana coll'altro. Supponiamo che voi vogliate amministratori perpetui; un bel giorno questi amministratori si trovano in minoranza nell'Assemblea che dà loro un voto di sfiducia; volete obbligarli a restare amministratori di una società contro la volontà e gli interessi della maggioranza della società medesima? Bisogna che vi mettiate d'accordo con voi stessi, che stabiliate tutto un sistema; o accettate il sistema del Codice di commercio, o cambiatelo, ma cambiatelo completamente; non cambiate un punto, una parola, un articolo solo, se no farete una cosa la quale vi obbligherà od a fare piatire questa società continuamente davanti ai tribunali, od a venire un'altra volta voi stessi alla Camera a riformare ciò che con troppa precipitazione state facendo adesso.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare l'onorevole presidente della Commissione per esprimere l'opinione della Commissione stessa sui vari emendamenti.

**SALARIS.** Onorevole presidente, ecco gli emendamenti che si fanno all'articolo 2 d'accordo col Ministero; al primo capoverso:

« L'approvazione della fusione sarà subordinata alla condizione che la nuova società assuma, rispetto al Governo, tutti gli obblighi e tutte le responsabilità risultanti dalle convenzioni approvate con la

citata legge del 15 giugno 1877 e dalle successive, approvate con le leggi 4 luglio 1878, n° 4440 (serie 2ª) e 19 luglio 1880, n° 5537 (serie 2ª), restando inoltre integre la garanzia e la responsabilità personale verso lo Stato dei nominati signori Rubattino e Florio. »

Al secondo capoverso:

« I predetti signori Rubattino e Florio, con deroga al disposto degli articoli 129 e 138 del Codice di commercio, saranno gli amministratori della nuova società anonima per tutto il tempo che resta a decorrere fino alla cessazione delle vigenti convenzioni.

« Venendo a cessare i signori Florio e Rubattino dovranno a loro successori eleggersi cittadini italiani, la cui nomina sarà da approvarsi per decreto reale. »

È così che l'articolo 2, d'accordo col Ministero, è stato riformato dalla Commissione.

**PRESIDENTE.** Ora rileggerò io quest'articolo perchè la Camera lo abbia ben presente, e perchè i proponenti i vari emendamenti si facciano ragione se sia stato accolto il loro pensiero.

Articolo 2 concordato fra Ministero e Commissione:

« L'approvazione della fusione sarà subordinata alla condizione che la nuova società assuma, rispetto al Governo, tutti gli obblighi e tutte le responsabilità risultanti dalle convenzioni approvate con la citata legge del 15 giugno 1877 e dalle successive, approvate con le leggi 4 luglio 1878, n° 4440 (serie 2ª) e 19 luglio 1880, n° 5537 (serie 2ª), restando inoltre integre la garanzia e la responsabilità personale verso lo Stato dei nominati signori Rubattino e Florio.

« I predetti signori Rubattino e Florio, con deroga al disposto degli articoli 129 e 138 del Codice di commercio, saranno gli amministratori della nuova società anonima per tutto il tempo che resta a decorrere fino alla cessazione delle vigenti convenzioni.

« Venendo a cessare i signori Florio e Rubattino, dovranno a loro successori eleggersi cittadini italiani, la cui nomina sarà da approvarsi per decreto reale. »

**MINISTRO DI AGRICOLTURA E COMMERCIO.** Chiedo di parlare.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro di agricoltura e commercio.

**MINISTRO DI AGRICOLTURA E COMMERCIO.** Il Ministero accetta gli emendamenti che erano stati concordati appunto colla Commissione, e crede che con essi si comprendano quasi tutte le idee che vennero espresse nei vari ordini del giorno ed anche nei vari

emendamenti già proposti. Difatti, col secondo alinea dell'articolo 2, è compresa l'idea messa avanti dall'onorevole Randaccio colle parole: « la direzione e l'amministrazione della nuova società anonima dovrà essere interamente italiana. »

Ora non ci resta più *Consiglio di amministrazione*, non ci restano che i signori Rubattino e Florio: per conseguenza l'idea dell'onorevole Randaccio è compresa nell'emendamento, come è compresa nell'emendamento l'idea dell'onorevole Parenzo, che era indicata coll'articolo 129 del Codice di commercio; finalmente è compresa una parte dell'emendamento proposto dall'onorevole Di Rudinì, perchè si è eliminata la prima parte, alla quale provvede il Codice di marineria; e si è ammessa la seconda parte solo per sanzionare che con decreto reale verranno approvati i nuovi successori; quindi si mantengono interamente la direzione e l'amministrazione italiane.

**PRESIDENTE.** Ora chiedo agli onorevoli proponenti gli emendamenti se essi, dopo questa nuova formola, li mantengano o li ritirino. Comincio dall'onorevole Randaccio.

**RANDACCIO.** Siccome gli amministratori d'una società anonima possono essere parecchi, accetto la proposta concordata tra il Ministero e la Commissione, se si aggiunge che i signori Rubattino e Florio saranno i soli direttori; altrimenti è evidente che questi due signori possono trovarsi in minoranza nel Consiglio amministrativo della società, e allora la proposta disposizione di legge sarebbe inutile.

**PRESIDENTE.** Scusi, onorevole Randaccio, la proposta dice: « amministratori. » Ora fra direttori ed amministratori c'è molta differenza.

**RANDACCIO.** Io domando che si dica che essi saranno i « soli amministratori. »

**PRESIDENTE DEL CONSIGLIO.** In faccia alla legge sono i soli amministratori.

**RANDACCIO.** Possono essere molti.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro d'agricoltura e commercio.

**MINISTRO D'AGRICOLTURA E COMMERCIO.** Prego l'onorevole Randaccio di non insistere nella sua modificazione, perchè colle parole: « I predetti signori Rubattino e Florio saranno gli amministratori » è chiaramente indicato che saranno « i soli » amministratori della società.

**RANDACCIO.** Prendo atto di questa spiegazione, e ritiro l'emendamento.

**PRESIDENTE.** Ritira il suo emendamento all'articolo 2?

**RANDACCIO.** Sissignore.

**PRESIDENTE.** Va bene.

**CANZI.** Chiedo di parlare.

**PRESIDENTE.** Scusi, quando il primo sottoscritto ritira un emendamento, non c'è obbligo d'interrogare gli altri; posso domandarle in ogni modo se anche lei rinuncia a questo emendamento.

**CANZI.** Siccome quest'emendamento io lo credo utile nell'interesse del commercio e nell'interesse del paese, lo mantengo per conto mio.

**PRESIDENTE.** Va bene. Ora chiedo all'onorevole Di Rudinì se mantiene o se ritira il suo emendamento.

**DI RUDINÌ.** Veramente avrei desiderato che si fosse accettata anche la mia proposta rispetto agli equipaggi; ma, poichè il Ministero e la Commissione non l'accettano, io la ritiro.

**SALARIS. (Della Commissione)** È già preveduto dal Codice.

**DI RUDINÌ.** Il Codice non provvede interamente.

**PRESIDENTE.** Onorevole Di Rudinì, dunque ella ritira la sua proposta?

**DI RUDINÌ.** Sì.

**PRESIDENTE.** Onorevole Parenzo... (*Non è presente*) S'intende ritirata la sua proposta.

Dunque, di tutti gli emendamenti proposti all'articolo secondo non rimane più che quello dell'onorevole Randaccio, al quale lo stesso onorevole Randaccio ha ritirato la sua firma, ma che però è mantenuto dall'onorevole Canzi.

Questo emendamento dell'onorevole Canzi non sarebbe una sostituzione, ma una aggiunta all'alinea dell'articolo 2. Non è vero, onorevole Canzi?

**CANZI.** Mi pare di sì.

**PRESIDENTE.** Perchè qui, se non facciamo un'aggiunta, non resta affermata tutta la parte importante.

**CANZI.** Non ho il testo della legge, e non potrei rispondere.

**PRESIDENTE.** Allora è un brutto discutere. (*Si ride*)

Dunque porrò ai voti l'emendamento aggiuntivo dell'onorevole Canzi, che non è accettato nè dal Ministero, nè dalla Commissione, e che rileggo:

« La direzione e l'amministrazione della nuova società anonima dovranno essere interamente italiane, per tutto il tempo che resta a decorrere fino alla cessazione delle vigenti convenzioni. »

Chi lo approva si alzi.

(*Non è approvato.*)

Ora rileggo l'articolo 2 ancora una volta:

« La approvazione della fusione sarà subordinata alla condizione che la nuova società assuma rispetto al Governo tutti gli obblighi e tutte le responsabilità risultanti dalle convenzioni approvate con la citata legge del 15 giugno 1877 e dalle successive, approvate con le leggi 4 luglio 1878,

LEGISL. XIV — 1<sup>a</sup> SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 5 LUGLIO 1881

n° 4440 (serie 2°), e 19 luglio 1880, n° 5537 (serie 2°), restando inoltre integre la garanzia e la responsabilità personale verso lo Stato dei nominati signori Rubattino e Florio.

« I predetti Rubattino e Florio, con deroga al disposto degli articoli 129 e 138 del Codice di commercio saranno gli amministratori della nuova società anonima per tutto il tempo che resta a decorrere fino alla cessazione delle vigenti convenzioni.

« Venendo a cessare i predetti Rubattino e Florio dovranno a loro successori eleggersi cittadini italiani, la cui nomina sarà da approvarsi per decreto reale. »

Chi approva il presente articolo è pregato di alzarsi.

(È approvato.)

Articolo terzo:

« Al contratto di fusione, trasformazione e creazione della nuova società è applicabile il disposto dell'articolo 7 della convenzione 4 febbraio 1877, approvato per la citata legge del 15 giugno detto anno, n° 3880. »

A quest'articolo gli onorevoli Randaccio, Molino, Ruggieri e Canzi hanno proposto l'emendamento seguente:

« Il contratto di fusione, trasformazione e creazione delle nuove società, sarà registrato col diritto fisso di una lira.

« La società anonima summentovata dovrà obbligarsi, nelle forme di legge, a non favorire con noli differenziali i porti esteri concorrenti a pregiudizio dei porti nazionali, ed a non impedire la concorrenza della marina nazionale sulle linee da lei esercitate con sovvenzione governativa.

« Per l'adempimento di questi patti la società stessa dovrà sottostare all'arbitrato del Governo, il quale deciderà, sentite le Camere di commercio competenti, e il Consiglio dell'industria e del commercio. »

Chiedo se l'emendamento degli onorevoli Randaccio, Molino, Ruggieri e Canzi sia appoggiato.

(È appoggiato.)

Essendo appoggiato, l'onorevole Randaccio ha facoltà di svolgerlo.

RANDACCIO. Sarò brevissimo.

Con questo disegno di legge, dove fosse approvato, le due società di navigazione a vapore Rubattino e Florio riceverebbero un beneficio del quale non tutti i miei onorevoli colleghi possono valutare l'importanza.

Io sono disposto ad accordare loro questo beneficio, ma voglio un corresponsivo, voglio che anche il commercio e la marina nazionale siano fatti par-

tecipi del beneficio stesso; per conseguenza in unione di altri tre onorevoli miei colleghi ho avuto l'onore di proporre quest'emendamento, il quale, secondo noi, è giusto e necessario, come già dimostrarono ampiamente molti oratori.

Onde io mi limito a dichiarare che con questo emendamento voterò la legge, senza di esso io le darò voto contrario.

PRESIDENTE. L'onorevole relatore ha facoltà di parlare.

MANELLI, *relatore*. Signori, la Commissione non potrebbe accettare l'emendamento degli onorevoli Randaccio, Molino, Ruggieri e Canzi, per le seguenti ragioni:

La prima parte dell'articolo è identica, non fa che riprodurre l'articolo del disegno di legge;

Alla seconda parte dell'articolo poi la Commissione ha creduto di aver provveduto con il suo ordine del giorno che è stato accettato.

La Commissione deve quindi respingere la proposta degli onorevoli Randaccio ed altri colleghi, poichè ad essa pare un doppione inutile, avendo oggi la Camera accettato l'ordine del giorno della Commissione.

PLEBANO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Plebano.

PLEBANO. Io avrei creduto che la Commissione si sarebbe affrettata ad accettare almeno la prima parte dell'ordine del giorno dell'onorevole Randaccio.

Voci. Sì! sì!

PLEBANO. Perchè altrimenti cadiamo in un equivoco.

Voci. È lo stesso.

PLEBANO. No, non è lo stesso.

Il relatore ha dichiarato che non poteva accettarlo.

Ora l'articolo 3 quale è compilato nel progetto si riferisce all'articolo 7 della convenzione 1877: e l'articolo 7 di quella convenzione parla non soltanto di esenzione di tassa di registro per il contratto di società, ma parla eziandio d'esenzione di tassa per l'acquisto di materiali. Ma, siccome il Governo ha, con questa lettera che la Commissione ci ha comunicata, dichiarato in termini chiari ed espliciti che non vuole accordare l'esenzione per l'acquisto dei materiali, evidentemente non bisogna riferirsi più all'articolo 7 di quella convenzione, e quindi bisogna riformare l'articolo così, e dire: « Il contratto di fusione, di trasformazione e creazione della nuova società sarà registrato con la tassa fissa d'una lira » e fermarsi lì.

Questa modificazione è appunto in sostanza la

prima parte della proposta dell'onorevole Randaccio ed altri colleghi.

**PRESIDENTE.** L'onorevole ministro delle finanze ha facoltà di parlare.

**MINISTRO DELLE FINANZE.** Io ho chiesto di parlare per dichiarare che non ho nessuna difficoltà di accettare la nuova forma dell'articolo 3 proposto dagli onorevoli Randaccio, Molfino, Ruggieri e Canzi, vale a dire che invece di fare un richiamo puro e semplice all'articolo 7 della convenzione del 1877, si esprima chiaramente che la sola esenzione sia quella dalla tassa proporzionale e non altro. Ciò in conformità delle dichiarazioni che ebbi l'onore di fare altra volta alla Camera. Quindi accetto la nuova forma dell'articolo, come è proposto dai firmatari.

Quanto a tutto il resto poi dell'emendamento mi pare che ogni discussione sia esaurita dopo che la Camera ha approvato gli ordini del giorno dell'onorevole Berio e della Commissione.

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

**MANELLI, relatore.** Non ha avuto torto l'onorevole Plebano rimproverando il relatore di troppa fretta.

La Commissione si era occupata dell'articolo 4 ed aveva anzi preparato un emendamento da proporsi, e che avrò adesso l'onore di leggere.

Io, dimenticandomi che la Commissione per la prima parte aveva rilevata l'ambiguità dell'articolo 4 e occupandomi degli altri alinea dell'emendamento degli onorevoli Randaccio, Molfino, Ruggiero e Canzi, mi sono affrettato a respingerlo.

Tutta la colpa è mia.

Ora, convenendo nel concetto dell'onorevole Plebano, appoggiato ora anche dall'autorità dell'onorevole ministro delle finanze, la Commissione crede di proporre la modificazione che aveva già combinata, che è del seguente tenore:

« L'atto di fusione delle due società e di costituzione della nuova, come al precedente articolo 1, sarà soggetto al diritto fisso per il registro di una lira. »

**PRESIDENTE.** Onorevole Parenzo, ella propone pure un'aggiunta all'articolo 3.

**PARENZO.** La ritiro.

**PRESIDENTE.** Sta bene.

Onorevole relatore, vuole avere la compiacenza di mandare questa proposta?

(La Commissione trasmette alla Presidenza la sua proposta.)

Dunque la Commissione, d'accordo col ministro delle finanze, modifica l'articolo 3 nel modo seguente:

« L'atto di fusione delle due società e di costitu-

zione della nuova, come al precedente articolo 1, sarà soggetto al diritto fisso per registro di una lira. »

Onorevole Randaccio, mantiene il suo emendamento o lo ritira?

**RANDACCIO.** Quanto alla prima parte la ritiro.

**PRESIDENTE.** E mantiene le altre due?

**RANDACCIO.** E mantengo le altre due.

**PRESIDENTE.** Dunque cominceremo a mettere ai voti l'aggiunta che gli onorevoli Randaccio, Molfino e Canzi propongono all'articolo 3, aggiunta che suona così:

« La società anonima summentovata dovrà obbligarsi, nelle forme di legge, a non favorire con noli differenziali i porti esteri concorrenti a pregiudizio dei porti nazionali, ed a non impedire la concorrenza della marina nazionale sulle linee da lei esercitate con sovvenzione governativa.

« Per l'adempimento di questi patti la società stessa dovrà sottostare all'arbitrato del Governo, il quale deciderà, sentite le Camere di commercio competenti, e il Consiglio dell'industria e del commercio. »

(Dopo prova e controprova, non è approvato.)

Do lettura dell'articolo 3 ed ultimo modificato dalla Commissione ed accettato dal Ministero:

« L'atto di fusione delle due società e di costituzione della nuova, come al precedente articolo 1, sarà soggetto al diritto fisso per il registro di una lira. »

(È approvato.)

#### PRESENTAZIONE DEL DISEGNO DI LEGGE PER APPROVAZIONE DELLA CONVENZIONE PER UNA CONCESSIONE ALLA SOCIETÀ DELLE STRADE FERRATE SARDE.

**PRESIDENTE.** L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha facoltà di parlare per presentare un disegno di legge.

**MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI.** Mi onoro di presentare alla Camera un disegno di legge per approvazione della convenzione per una concessione alla società delle strade ferrate sarde della costruzione ed esercizio del prolungamento da Terranova al Golfo degli Aranci. (V. Stampato, n° 225.)

**PRESIDENTE.** Do atto all'onorevole ministro dei lavori pubblici della presentazione di questo disegno di legge che sarà stampato e distribuito agli onorevoli deputati.

LEGISL. XIV — 1<sup>a</sup> SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 5 LUGLIO 1881

Disegno di legge: censimento generale della popolazione del regno:

Presenti e votanti . . . . .	222
Maggioranza . . . . .	112
Voti favorevoli . . . . .	207
Voti contrari . . . . .	15

(La Camera approva.)

Disegno di legge per maggiori spese sul bilancio del 1880:

Presenti e votanti . . . . .	228
Maggioranza . . . . .	115
Voti favorevoli . . . . .	201
Voti contrari . . . . .	27

(La Camera approva.)

Disegno di legge: Fusione delle società di navigazione Rubattino e Florio:

Presenti . . . . .	218
Votanti . . . . .	217
Maggioranza . . . . .	109
Voti favorevoli . . . . .	173
Voti contrari . . . . .	44
Si astenne . . . . .	1

(La Camera approva.)

Disegno di legge per l'approvazione dei bilanci definitivi dell'entrata e della spesa pel 1881:

Presenti e votanti . . . . .	224
Maggioranza . . . . .	113
Voti favorevoli . . . . .	204
Voti contrari . . . . .	20

(La Camera approva.)

PRESIDENTE. Domani alle 2 seduta pubblica: discussione del disegno di legge sullo scrutinio di lista. (*Si ride*)

PROPOSTA RIGUARDANTE L'AGGIORNAMENTO  
E LA CONVOCAZIONE DELLA CAMERA.

MELODIA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

MELODIA. Io vorrei proporre alla Camera di voler pregare il Presidente di convocarci a domicilio. Le ragioni per le quali faccio questa proposta sono troppo note perchè io debba spiegarle. Faccio io la proposta, e lascio alla Camera di deliberare.

BOVIO. domando di parlare.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Bovio.

BOVIO. Da questa parte della Camera, senza insistere e senza far proposte, dichiariamo che siamo pronti a discutere lo scrutinio di lista e a rimanere alla Camera fino a quando sarà necessario.

PRESIDENTE. L'onorevole Melodia propone che la Camera voglia aggiornarsi fin da oggi lasciando al Presidente l'incarico di convocarla a domicilio.

Nessuno chiedendo di parlare, metto ai voti la proposta dell'onorevole Melodia. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Dopo prova e controprova la proposta è approvata.)

La Camera delibera di aggiornare le sue tornate; i signori deputati saranno convocati a domicilio. (*Vivi applausi al presidente della Camera*)

La seduta è levata alle 8 25.

Prof. Avv. LUIGI RAVANI

Capo dell'ufficio di revisione.

Roma, 1881 — Tip. Eredi Botta.



[Torna all'indice](#)

## Documenti



N° 35

548  
1851

## (1212) SUNTO DI REGIA LEGGE

Del 30 giugno 1851.

« Il termine di 60 giorni fissato dall'art. 5 della legge del 31 marzo 1851 per la consegna delle case ed edifizii è prorogato sino al 27 luglio. — Gli altri termini di cui ne'successivi articoli di quella legge decorreranno dalla scadenza del detto giorno ».

## (1213) SUNTO DI REGIA LEGGE

Del 30 giugno 1851.

« Il termine di 60 giorni fissato dall'art. 5 della legge del 23 maggio 1851 per la consegna del reddito dei corpi o stabilimenti di mano morta è prorogato sino al 25 agosto ».

## (1200) REGIA LEGGE.

*Accettazione della sottomissione di Raffaele Rubattino e compagnia pel servizio della corrispondenza postale a vapore colla Sardegna.*

Del 10 giugno 1851.

VITTORIO EMANUELE II

per grazia di Dio

RE DI SARDEGNA, ECC. ECC. ECC.

1. Il Governo del Re è autorizzato ad accettare la sottomissione di *Raffaele Rubattino e compagnia* da esso presentata al ministro della marina il giorno 22 marzo 1851.

2. È aperto sul bilancio della marina un credito di L. 125m. per sopperire alla sovvenzione da corrispondersi alla suddetta Società per l'ultimo semestre del corrente anno.

3. La categoria 13<sup>a</sup> della corrispondenza postale del bilancio della marina 1851 sarà ridotta di L. 50m., e quella 24<sup>a</sup>, articolo 10, Materiali diversi di esso Bilancio, di L. 90m., nella quale sarà fatta la deduzione del valore del quantitativo di carbon fossile che fosse dalla R. Marina ceduto all'impresa.

Il ministro della marina, agricoltura e commercio è incaricato dell'esecuzione della presente legge che sarà registrata

35 C. C.

Regia Legge 10 giugno 1851, n. 1200 "Accettazione della sottomissione di *Raffaele Rubattino e compagnia* pel servizio della corrispondenza postale a vapore colla Sardegna"

Collezione celerifera delle leggi, decreti e circolari pubblicate nell'anno 1851,  
Torino, Fory e Dalmazzo, 1851

546

al Controllo generale, pubblicata e inserita nella Raccolta degli Atti del Governo.

Data a Torino il 10 giugno 1851.

VITTORIO EMANUELE.

V. AZEGLIO — V. GALVAGNO — V. COLLA.

C. CAVOUR.

Reg. al Controllo gen. il 14 giugno 1851,  
registro 6 Atti del Governo, c. 513.

Moreno.

### CAPITOLATO

*delle condizioni d'appalto per servizio della corrispondenza postale a vapore colla Sardegna.*

1. I viaggi ad eseguirsi sino a tutto il 1855 coi piroscafi, sono i seguenti: — Tre viaggi al mese da Genova a Cagliari e viceversa; — Tre detti id. da Genova a Porto-Torres e viceversa. — In uno dei suddetti viaggi di Porto Torres dovrà il piroscapo approdare all'Isola della Maddalena sia nell'andata che nel ritorno. — Ove piaccia al Governo in uno dei suddetti tre viaggi mensili di far approdare il vapore all'Isola di Capraia, sarà il concessionario tenuto ad uniformarsi a tale disposizione.

2. Le partenze avranno luogo nelle epoche seguenti:

Da Genova per Cagliari il 1° , 10 e 20; — Da Genova per Porto-Torres, 5, 15 e 25; — Da Cagliari per Genova, 5, 15 e 25; — Da Porto-Torres per Genova, 1° , 10 e 20 di ogni mese.

Le ore di partenza saranno determinate dal Ministero di Marina previi concerti colla Direzione generale delle Regie Poste, ed il Governo avrà la facoltà di variare i giorni delle partenze de' piroscafi, dandone avviso alla Società quindici giorni prima, avvertendo di regolare gli intervalli tra una partenza e l'altra come all'articolo primo.

5. I bastimenti destinati a questo servizio non potranno essere di forza inferiore ai 180 cavalli, se per la corrispondenza con Cagliari; ed ai 100, se per quella di Porto-Torres. — La forza dei cavalli sarà determinata sul diametro de' cilindri e non sull'effetto segnato all'indicatore. Il Governo non stabilisce il numero dei piroscafi di cui dev'essere a tal effetto provveduta la Società, dovendo il concessionario averne la quantità sufficiente per l'esatto adempimento di questo servizio.

547

— Avvenendo il caso che, per causa d'avarie, riparazioni o altri casi di forza maggiore, qualcuno dei piroscafi della forza di 180 cavalli fosse impossibilitato a continuare il suo corso, potrà l'appaltatore rimpiazzarlo in via *puramente provvisoria*, e quando non ne possedeva in pronto altri di egual forza, con bastimenti di forza non inferiore ai 100 cavalli, e ciò solo finchè duri l'impedimento; cessato il quale dovrà immediatamente ripristinarlo in corso senza poterlo destinare ad alcun altro servizio. — Qualora, per accertata negligenza dello appaltatore, quest'impedimento si prolungasse al di là di tre mesi, il R. Governo potrà prendere contro di lui quelle misure che stimerà più convenienti, onde il servizio di Cagliari venga effettuato coi bastimenti della forza prescritta.

4. Ove la Società appaltatrice facesse costruire dei bastimenti con macchine ad elice, a sistema ausiliario della forza di 100 cavalli, il Governo del Re potrà permettere che vengano impiegati nel servizio della corrispondenza di Cagliari, purchè non sieno di capacità minore alle 500 tonnellate, misura di costruzione, e realizzino colla sola forza del vapore in mare tranquillo una velocità di nove miglia marine per ora.

5. I rappresentanti della Compagnia dovranno essere nazionali, ed i bastimenti addetti alla corrispondenza dovranno essere coperti dalla Bandiera Nazionale, e di proprietà della Società appaltatrice del servizio, e come tali ad essa intestati sulle patenti di nazionalità e sui ruoli dell'autorità marittima. — Essi dovranno essere di buona e solida costruzione, muniti di buone macchine, e tali da soddisfare a tutti i bisogni di quella navigazione, ed a tutte le prescrizioni delle vigenti leggi marittime.

6. Potrà il Governo procedere in ogni tempo per mezzo de' suoi agenti a quelle visite che meglio crederà, per accertarsi che i bastimenti in servizio riuniscano tutte le condizioni di buona navigabilità, e siano provveduti di tutti gli oggetti di rispetto necessari al bastimento ed alle macchine. — I bastimenti nuovi, che la Società fosse a destinare sulla linea di Cagliari, dovranno esser atti a portare sulla prora un cannone del calibro di 32 lungo inglese.

7. Avvenendo che dalle visite, di cui nel precedente articolo, risultasse che il bastimento o bastimenti non fossero nelle condizioni sovra espresse, l'appaltatore dovrà sostituirvi altro piroscalo che le riunisca, rimanendo sotto la sua responsabilità gli effetti ed i danni d'ogni ritardo dipendente da simile causa.

8. In nessun caso e per nessun motivo potrà l'appaltatore mancare o ritardare alcuna delle stabilite partenze, e nel caso di ritardo non giustificato, subirà un'ammenda di L. 100 per ogni ora. — Se questo ritardo si prolungasse al di là di sei

648

tre, sarà l'ammenda ragguagliata sulla base di L. 500 per ogni sei ore successive di ritardo sino al momento dell'effettuata partenza. — L'appaltatore non sarà però responsabile dei ritardi cagionati da cause di forza maggiore constatate come al § 5 dell'art. 9, le quali impedissero l'arrivo in Sardegna in tempo utile per eseguire la partenza da quei Porti ne' giorni ed ore stabilite; nel quale caso resta convenuto che il piroscafo giunto in Sardegna in ritardo debba ripartire entro le ventiquattro ore successive decorrende dall'ora del suo arrivo, per rifornirsi di carbone e procedere all'imbarco e sbarco dei pieghi, merci e passeggeri.

9. Le partenze non potranno venir ritardate che: — 1. Dall'autorità superiore marittima sia in Genova che in Sardegna, mediante ordine in iscritto al capitano del piroscafo. — Questo ritardo non potrà eccedere dodici ore, e l'appaltatore non avrà diritto ad indennità; — 2. Per causa di forza maggiore di tempo, di cui sarà solo giudice competente l'ufficiale di marina incaricato della sorveglianza per l'esatto adempimento dei viaggi. In questo caso dovrà tenersi il bastimento sempre pronto a salpare.

10. L'attraversata dovrà essere eseguita come segue: — *Da Genova a Cagliari o viceversa*, nei mesi di aprile a ottobre inclusivi, in ore 45; nei mesi di novembre a marzo inclusivi, in ore 50. — *Da Genova a Cagliari o viceversa*, nei mesi di aprile a ottobre inclusivi, in ore 30; nei mesi di novembre a marzo inclusivi, in ore 36.

Sul termine come sopra stabilito per le singole traversate saranno accordate quattro ore in più pei viaggi in cui avrà luogo l'approdo alla Maddalena, e ore tre per quelle in cui dovrà approdare alla Capraia. — Per ogni ora di ritardo sul tempo stabilito pella traversata sarà applicata un'ammenda di L. 50 per ciascuna delle prime sei ore, e di L. 20 per ognuna delle successive. — Quest'ammenda non potrà però essere imposta se il bastimento per causa di forza maggiore sarà stato obbligato a ritardare in viaggio o rilasciare in qualche porto. — I ritardi o deviazioni di rotta prodotti dalla causa sovraccennata saranno giustificati col consenso in iscritto dell'ufficiale di marina e coll'estratto del giornale di bordo.

11. L'ammontare delle ammende o multe in cui fosse incorsa l'impresa sarà dedotto dalle somme ad essa dovute pel servizio di tale corrispondenza.

12. I bastimenti dovranno essere capaci di trasportare, oltre il carbone, i viveri e gli oggetti necessari alla navigazione, una quantità di merci competente alla loro forza, ed inoltre alloggiare convenientemente, oltre gli ufficiali di bordo ed equipaggio,

*Per Cagliari*, 30 passeggeri in posti di 1<sup>a</sup> classe con letto;  
— 35 id., in posti di 2<sup>a</sup> classe con letto,

Per Porto-Torres, 25 passeggeri in posti di 1<sup>a</sup> classe con letto; — 30 id., in posti di 2<sup>a</sup> classe con letto.

13. L'appaltatore sarà tenuto di destinare in appropriata località un sito adattato e ben riparato per contenervi sotto chiave i dispacci, pieghi e pacchi sia postali che amministrativi, la custodia dei quali rimane affidata al capitano del bastimento sotto la sua responsabilità. — Quando però la direzione generale delle Poste destinasse ad incaricato della valigia a bordo un impiegato della sua amministrazione, in tal caso cesserà al capitano del bastimento l'obbligo della custodia di cui sopra, ed ogni responsabilità dipendente dalla medesima. — Nel suddetto caso la Società appaltatrice dovrà dare il passaggio gratuito al suddetto impiegato nei posti.

14. Per il trasporto e la consegna dei pieghi, plichi e dispacci, dovrà l'appaltatore fornire ad ogni richiesta un'imbarcazione armata.

15. È severamente proibito all'appaltatore e suoi agenti di ricevere e trasportare lettere, pieghi, giornali e simili fuori che col mezzo postale, sotto le pene stabilite dalle vigenti leggi.

16. Sarà destinato dal Governo su ciascun bastimento durante il viaggio un ufficiale della regia marina incaricato della sorveglianza di quanto può concernere l'esatto adempimento del contratto nella parte riflettente i viaggi, e gli avvenimenti della navigazione. — Egli dovrà essere riconosciuto tale da tutti gli impiegati dell'amministrazione della Società, ed avere in ogni circostanza piena autorità di esigere in questa parte la stretta esecuzione del contratto, e di determinare sull'istante qualunque questione insorga in ordine alla navigazione. — Rimane inteso che l'espressione « *determinare qualunque questione* » non conferisce al detto ufficiale la facoltà di compellere in verun caso. — Verrà assegnato al detto ufficiale un camerino nei posti di 1<sup>a</sup> classe con letto e forniture a carico dell'appaltatore, esclusivamente appropriato all'uso dell'ufficiale medesimo.

17. Succedendo che le procedenze da Genova fossero soggette in Sardegna temporariamente a quarantena, potrà il Governo durante tale periodo di tempo sostituire allo scalo di Porto-Torres altro porto di appulso, come Alghero, Porto Conte od altri, e lo appaltatore sarà obbligato ad uniformarsi senza aumento di corresponsione.

18. La somma da pagarsi alla Società appaltatrice pel servizio di tale corrispondenza colla Sardegna è stabilita in annue lire 225,000. — Per favorire però le relazioni commerciali dell'Isola al continente, la Società rimane obbligata ad accordare il passaggio ai commercianti, della di cui qualità risulti dal passaporto, da Cagliari e da Porto-Torres per Nizza e per Livorno allo stesso prezzo che per Genova; e viceversa ai

550

Commercianti che da Nizza o da Livorno avessero a transitare in Sardegna, allo stesso prezzo stabilito fra Genova e la Sardegna, nulla calcolando il tragitto di Nizza o di Livorno per Genova; bene inteso che detti commercianti dovranno in Genova attendere la coincidenza del vapore per la Sardegna o per Livorno e Nizza. — I commercianti poi che dalla Sardegna intendessero proseguire per Marsiglia, Civitavecchia e Napoli, godranno in Genova del ribasso del quarto sui prezzi stabiliti da Genova per Marsiglia, Civitavecchia e Napoli sui vapori della Società appaltatrice. — Egual riduzione sarà consentita per le merci indistintamente che venissero imbarcate in Sardegna per qualunque dei cinque porti sovra menzionati fuori di Genova; per le quali l'Amministrazione percepirà il nolo dalla Sardegna per Genova, più quello da Genova per il porto designato sotto la riduzione del quarto, obbligandosi al trasbordo sui propri piroscafi. — Lo stesso dicasi per i passeggeri e le merci che da Marsiglia, Civitavecchia e Napoli venissero imbarcati per la Sardegna. — Delle quali facilitazioni l'Amministrazione della Società farà constare al ceto commerciale con apposito manifesto. — In compenso dell'obbligo di tali facilitazioni, il Governo pagherà alla Società appaltatrice l'annua somma di L. 15,000 in aumento a quella stabilita dal primo paragrafo del presente articolo; cosicchè la somma complessiva d'appalto pel servizio di cui si tratta, rimane fissata in annue L. 240,000 da pagarsi a dodicesimi maturati (*Ved. infra le Modificazioni al capitolato, colle quali la suddetta somma viene aumentata di L. 10,000*).

19. Il Governo si riserva la facoltà di far approdare i piroscafi destinati per Cagliari in un punto da determinarsi, sulla costa orientale della Sardegna, sia nell'andata che nel ritorno; e mentre per siffatto approdo non viene accordata indennità di sorta, sono però concesse quattro ore di ritardo alle rispettive destinazioni per la rimessa dei pieghi e pelle operazioni (tempo permettendolo) di sbarco e imbarco delle merci e dei passeggeri. — In tali approdi su detti punti della costa orientale della Sardegna i piroscafi della corrispondenza andranno esenti dai diritti d'ancoraggio e di porto.

20. Nella stagione della pesca del tonno (maggio e giugno) sarà permesso ai vapori partenti da Cagliari di far lo scalo ad una tonnara e imbarcarvi merci, tenendo sempre i fuochi accesi della macchina, e siffatta ferma non potrà eccedere le ore 5. — Ove il piroscàfo portasse pieghi d'urgenza, potrà il Governo sopprimere siffatto approdo (*Quest'art. 20 venne soppresso — Ved. in fine le Modificazioni al capitolato*).

21. Al 1° gennaio 1854 il numero dei viaggi sarà portato a due per ciascuna settimana del mese fino all'epoca del termine del contratto, e per siffatto aumento dei viaggi l'appaltatore non avrà diritto ad indennità di sorta alcuna.

22. La durata del presente contratto è stabilita in anni dieci decorrendi dall'epoca in cui avrà effettivamente principio il servizio.

23. Il trasporto de' passeggeri sarà regolato, quanto al prezzo di passaggio, di vitto, dalla tariffa annessa al presente, sotto la tabella A, la quale formerà parte integrante del presente contratto. — Egualmente il trasporto delle merci è regolato, quanto al nolo, dalla tabella B annessa pure al presente, e di cui formerà parimente parte integrante. — I prezzi ivi stabiliti sono a ritenersi come un *maximum*, e non potranno mai venire sorpassati dall'appaltatore, il quale avrà invece la facoltà di derogarvi in senso di ribasso per le convenienze del commercio e dei passeggeri.

24. L'appaltatore sarà obbligato a dare il passaggio agli individui tanto militari che civili che il Regio Governo fosse a spedire per suo conto da Genova in Sardegna e viceversa, alla classe per la quale il Governo destinerà, al prezzo stabilito dalla tariffa per regii impiegati, e rimane convenuto che i permessi d'imbarco in terza classe per ogni viaggio che il Governo fosse in condizione di dover rilasciare a drappelli, non potranno comprendere un numero maggiore di 80 individui se per Cagliari, e di 60 se per Porto-Torres. — Trattandosi di un numero maggiore, dovrà il Governo interpellarne gli agenti dell'appaltatore almeno due giorni prima di quello di partenza per le necessarie disposizioni.

25. L'appaltatore sarà obbligato di trasportare in terza classe i condannati sia civili, che militari che venissero mandati in Sardegna a scontare la loro pena, non che quelli che trovandosi al termine della loro condanna, dovessero ripatriare. — Il trasporto di questi individui dovrà farsi sotto quelle cautele che l'autorità superiore fosse a prescrivere ed al prezzo minimo della tabella, sia per individuo che a drappelli.

26. Il mantenimento dei soldati, bass'ufficiali, ed altri individui in terza classe, sarà regolato da uno speciale accordo coll'appaltatore, il quale se ne incaricherà mediante un prezzo fissato, e il Regio Governo potrà imbarcare le solite razioni, nel qual caso il capitano del piroscalo darà loro il comodo necessario a bordo per la confezione dei viveri.

27. Alla fine d'ogni trimestre l'appaltatore redigerà uno stato generale dei trasporti eseguiti tanto dei passeggeri, quanto delle merci per conto del Governo, corredato dei relativi documenti, e lo farà pervenire per mezzo dell'autorità marittima al Ministero di Marina, il quale provvederà per l'ordine di pagamento.

28. Il Governo avrà in ogni qualunque tempo il diritto di valersi, indipendentemente da questo servizio, dei vapori

552

della Società contemplati in questo contratto, per tutti quegli usi che meglio credesse, e l'Amministrazione sarà obbligata a metterli a disposizione della regia marina entro un mese dal ricevuto avviso. Il Governo in questo caso dovrà corrispondere alla Società quelle indennità e compensi che saranno dovuti a termini di equità.

29. Avvenendo il caso di una guerra marittima, ove il Governo credesse sospendere il presente servizio postale, cesserà col fatto la corrisponsione stabilita all'art. 18, e verrà accordato alla Società per tutta indennità l'importo di un trimestre di detta corrisponsione. — Ove però il Governo intendesse che il servizio avesse a continuare a termini del presente contratto, in questo caso egli guarentirà i bastimenti addetti a questo servizio da qualunque evento o danno derivante dalle cause della guerra.

30. Contemporaneamente all'applicazione all'appalto di cui si tratta, dovrà l'aspirante presentare un vaglia per lire nove quarantamila in guarentigia della sottomissione.

31. Per la malleveria poi dell'esatto adempimento di tale appalto la Società appaltatrice fornirà al R. Governo una cauzione di lire ottantamila, con ipoteca speciale sopra beni stabili, o cedole dello Stato.

32. Piacendo al Governo, la Società dovrà rilevare dalla Regia Marina i carboni dei depositi in Sardegna e Genova sino alla concorrenza di tonnellate 2000 ai prezzi del vigente contratto.

33. Il contratto avrà effetto tre mesi dopo che il Parlamento avrà accordato l'assegnamento del fondo relativo.

34. L'appaltatore non potrà cedere questa impresa nè in tutto nè in parte senza il consenso esplicito del Ministero della Marina. — Ove il medesimo imprenditore avesse per avventura ceduto l'appalto senza la detta preventiva adesione ministeriale, la cessione sarà nulla, ed il Governo sarà in facoltà di rompere il contratto senza che il detto concessionario possa avere diritto ad alcuna indennità di sorta.

Torino, 20 marzo 1851.

*Pel ministro di marina, agricoltura e commercio,*

Il primo ufficiale di marina

SERRA CASSANO.

*Visto e accettato il 22 marzo 1851.*

RAFFAELE RUBATTINO.



SESSIONE 1867  
PRIMA DELLA X LEGISLATURA

N° 111

## CAMERA DEI DEPUTATI

### RELAZIONE DELLA COMMISSIONE

composta dei deputati

**PISANELLI, SELLA, RORA', BORTOLUCCI, TENANI,  
TAMAIO E FABRIZI GIOVANNI**

PER L'INCHIESTA

sulle condizioni morali ed economiche della città  
e provincia di Palermo.

Tornata del 2 luglio 1867

ONOREVOLI COLLEGHI! — I. — La Commissione, cui vi piacque affidare il grave incarico di una inchiesta parlamentare intorno alle condizioni morali ed economiche della città e provincia di Palermo, viene oggi a rendervi conto dell'adempimento del suo mandato.

Penetrata della gravità del compito che le era assegnato, e della convenienza di non indugiare l'esecuzione, la vostra Commissione nominata il di 1° maggio conformemente alla deliberazione della Camera del 25 aprile, affrettavasi a costituirsi eleggendo a suo presidente l'onorevole Pisanelli, e il giorno 7 maggio dava principio ai suoi lavori.

Anzitutto conveniva bene stabilire lo scopo della nostra missione, e determinare il campo delle nostre ricerche. E veramente lo scopo chiaro appariva dai termini stessi nei quali era concepita la deliberazione della Camera del 25 aprile, che qui giova trascrivere:

« La Camera delibera di procedere ad un'inchiesta parlamentare mediante una Commissione composta di sette deputati nominati dal presidente, e coll'incarico di studiare le attuali condizioni morali ed economiche della provincia di Palermo, anche nelle relazioni colle altre provincie siciliane, e di proporre entro il più breve termine possibile, a conclusione del suo lavoro,

*Relazione della Commissione per l'inchiesta sulle condizioni morali ed economiche della città e provincia di Palermo, C.111, X Legislatura, Tornata del 2 luglio 1867*



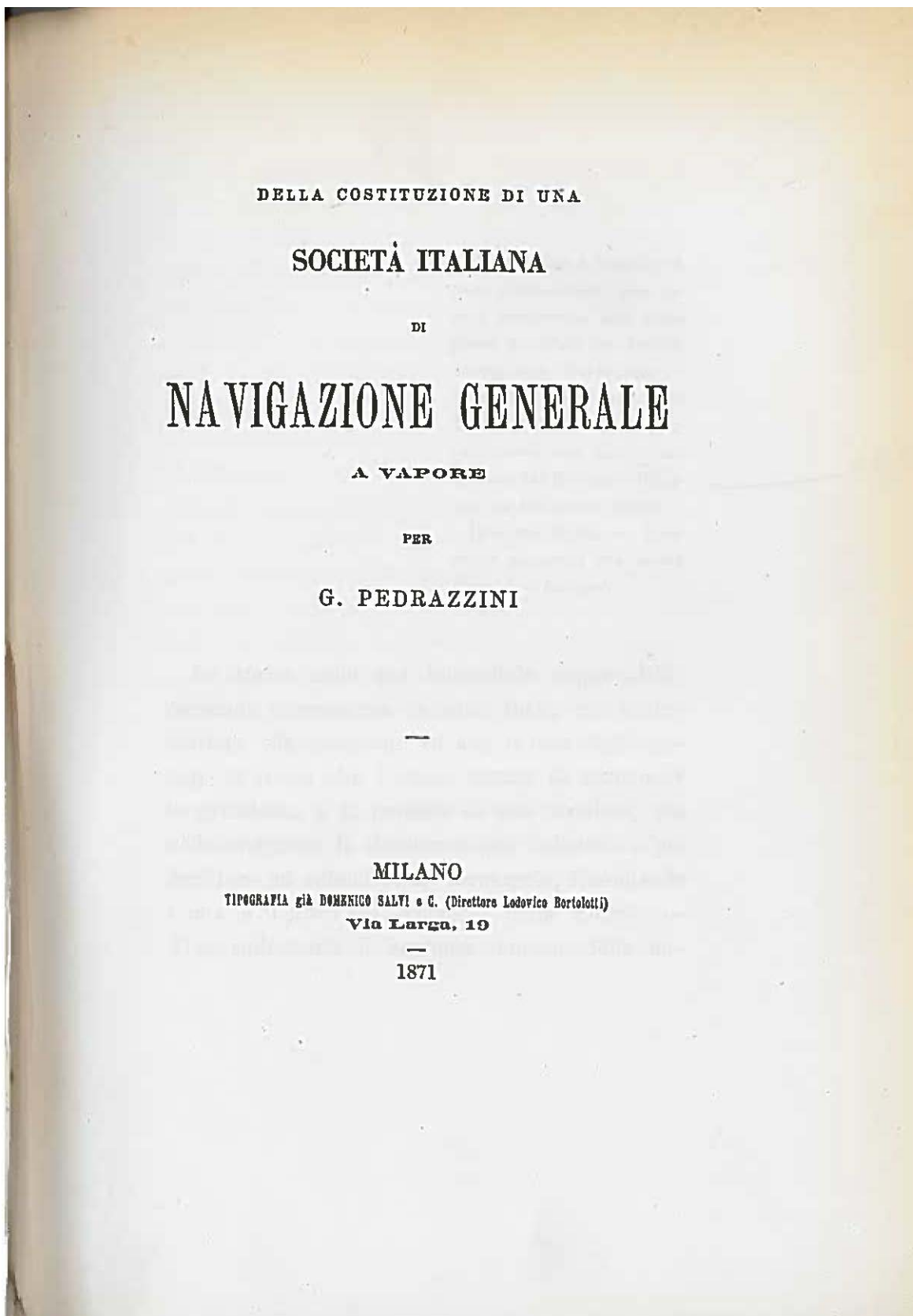
Francesco País Serra, *Relazione dell'Inchiesta sulle condizioni economiche e della sicurezza pubblica in Sardegna promossa con decreto ministeriale del 12 dicembre 1894*, Roma, Tipografia della Camera dei deputati, 1896

MOVIMENTO  
DELLA  
**NAVIGAZIONE**  
NAZIONALE ED ESTERA  
NEI PORTI DELLO STATO  
E DELLA NAVIGAZIONE NAZIONALE  
ALL'ESTERO

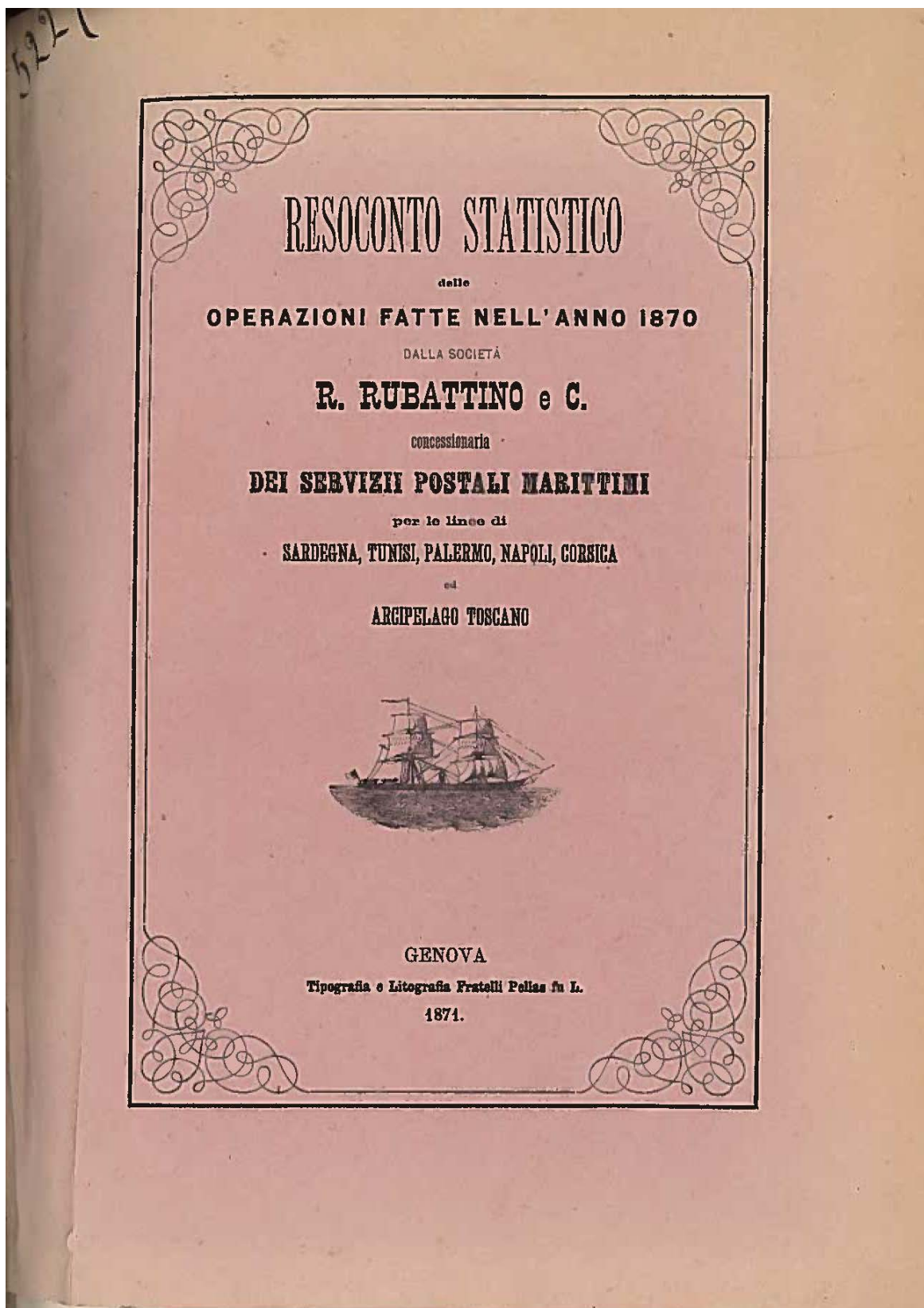


TORINO  
DALLA STAMPERIA REALE  
1854

*Movimento della navigazione nazionale ed estera nei porti dello Stato e della navigazione nazionale all'estero (1844-1850), Torino, Stamperia Reale, 1851*

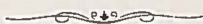


Giuseppe Pedrazzini, *Della costituzione di una Società italiana di navigazione generale a vapore*, Milano, Salvi, 1871



Società Rubattino, *Resoconto statistico delle operazioni fatte nell'anno 1870 dalla Società Rubattino, concessionaria dei servizi postali marittimi, per le linee di Sardegna, Tunisi, Palermo, Napoli, Corsica e Arcipelago toscano*, Genova, Tipografia e Litografia Fratelli Pellas, 1871

MINISTERO DELLE FINANZE — DIREZIONE GENERALE DELLE GABELLE



MOVIMENTO

DELLA

NAVIGAZIONE

NEI PORTI DEL REGNO

NELL'ANNO

1881

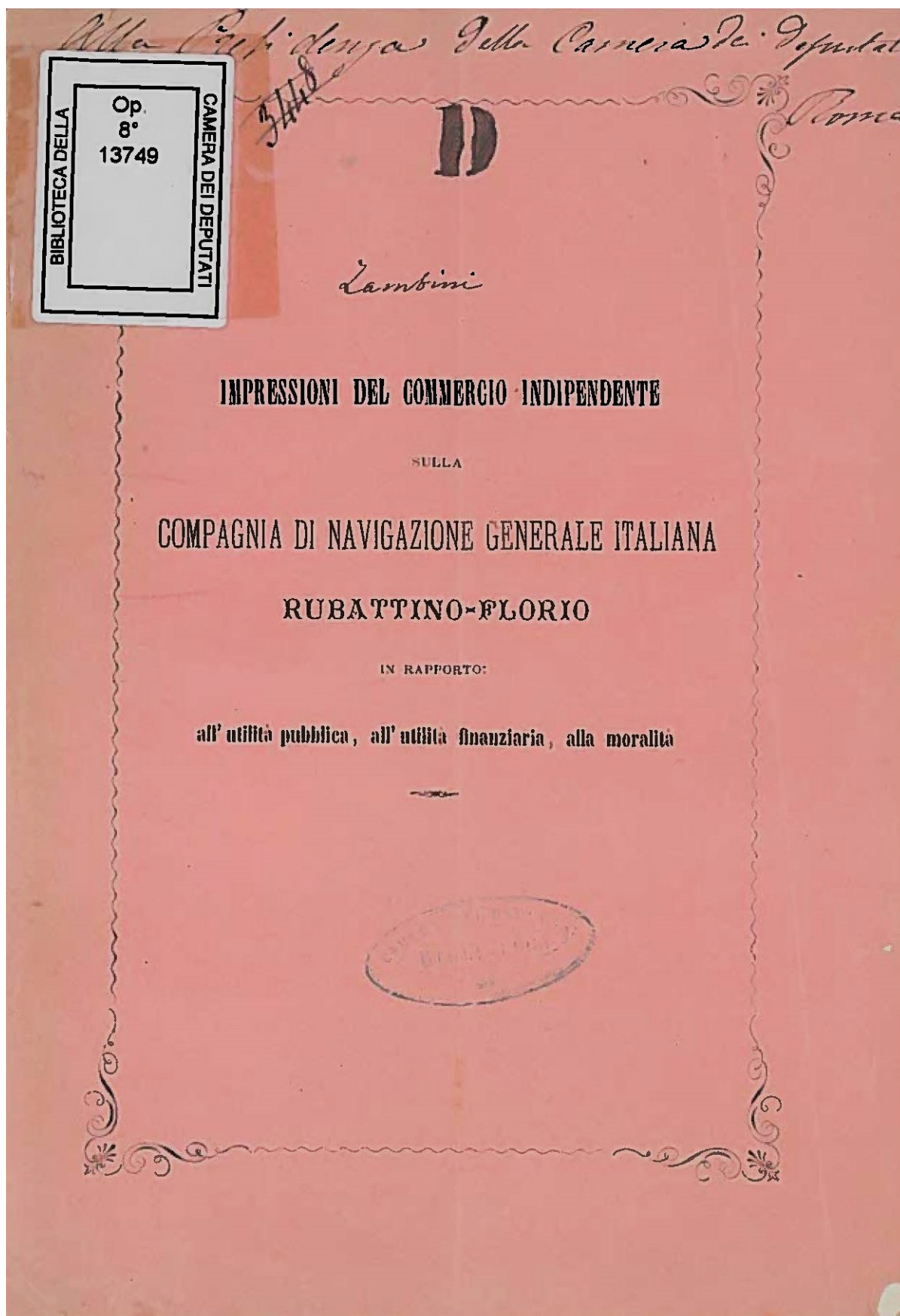


ROMA

TIPOGRAFIA EREDI BOTTA

1882

Ministero delle Finanze, *Movimento della navigazione nei porti del Regno nell'anno 1881*, Roma, Tipografia Eredi Botta, 1882



*Impressioni del commercio indipendente sulla compagnia di navigazione generale italiana Rubattino-Florio in rapporto all'utilità pubblica, all'utilità finanziaria, alla moralità, a cura di Augusto Zambini, Roma, [s.n.], 1882*

## NOTA INTERESSANTE

---

Questo modesto opuscolo scritto a proposito *dello sproposito* d'una *Commenda*, fu spedito alle autorità, corpi morali, giornali, banche e camere del Regno in circa 300 esemplari debitamente francati e immessi alla posta di Roma il 30 agosto ultimo, compresi 10 esemplari per la Commissione d'inchiesta per la marina mercantile.

Però *nessuno* di tali opuscoli pervenne alla destinazione; avendone certamente, *non si sa chi*, proibita la spedizione postale, a beneficio evidente degli interessati.

Le considerazioni al lettore.

L' AUTORE



## 1.

**In rapporto all' utilità pubblica**

Per utilità pubblica intendiamo alludere al vantaggio che siffatto nuovo Ente apportar deve alla vera navigazione generale Italiana.

Come e quanto questa nuova società possa o debba rispondere allo sviluppo, o per meglio dire alla risurrezione della bandiera mercantile Italiana?

La commissione d'inchiesta, che ora presenta al governo, al parlamento ed al pubblico, i risultati delle profonde sue elucubrazioni, non avrà certo mancato di esternare un avviso severo su questo argomento.

Essa avrà constatato che la navigazione generale italiana che attende con febbrile ansia i provvedimenti legislativi, non è da confondersi coll' ente sociale che ad essa s' intitola.

È ben problematico raggiungere il patriottico scopo che si ha in mira, se si avrà una sola potente Società monopolista del nostro traffico di cabotaggio, e che può essere tale anche nel traffico internazionale. Chi mai sarà così mentecatto da cimentare le sue private risorse alla costruzione di nuovi vapori, malgrado le sovvenzioni proposte, quando anzi tutto non potrà

— 4 —

mai utilizzarli nel Mediterraneo, e in gran parte benanche nel traffico interoceanico ?

Facendolo cozzerebbe coi numerosi battelli semi ufficiali, sieno volanti, ovvero a servizio periodico ed a date fisse, se questi poter dovessero del doppio vantaggio della sovvenzione per la costruzione e pel servizio postale, che rinfranca da sola gran parte della spesa di esercizio !

Ogni ragionamento contrario non è che un'utopia, e lo abbiamo nella pratica già provato e costatato.

Infatti qualche raro armatore italiano o altra Compagnia straniera che han tentato di esplotare le linee dei nostri battelli postali, furono costretti ad abbandonare il loro proposito, ed i vapori postali sussidiati tolsero d'un tratto alla generalità del commercio il beneficio della concorrenza, facendolo ricadere sotto l'impero del monopolio, tanto più odioso, in quanto esso si prestò a remunerare il partigiano a danno dell'indifferente, e fu rovina quindi di transazioni e di speculazioni tentate.

Tutto al più l'audace armatore che azzardasse tutti i suoi capitali giovandosi della sovvenzione di costruzione proposta dalla commissione, non potrebbe industriarsi che per un traffico fra i porti esteri e lontani: nel Pacifico, nell'Atlantico, e difficilmente nel Mediterraneo, dove fra non guari tutti gli scali fruttiferi di noli, saranno accaparrati dalla nuova Compagnia Generale, in concorrenza colle sue consorelle Austriaca e Francese, sia con battelli ad itinerario fisso, che con battelli straordinari, che sarebbero indirizzati sui caricatori pria che cognizione certa fosse pervenuta agli armatori isolati, di eventuali risorse di buoni noleggi. E ciò è naturale, perchè fornita com'è, e sarà, la nuova Compagnia Generale, di accorti e numerosi agenti in ogni singolo luogo dove c'è da trar profitto; essa saprà, pria che il semplice particolare, le notizie dei buoni noli;

— 5 —

non senza contare il vantaggio che ha su quelli della preferenza giacchè il noleggiatore si ravvisa più sicuro del fatto suo contrattando telegraficamente coll'una anzicchè cogli altri.

La compagnia di Navigazione Generale Italiana dunque per sua natura, ove dovesse essere privilegiata, sarà perfettamente l'antidoto del bene generale, e paralizzerà l'intendimento e lo scopo cui mirò la costituzione della Commissione d'inchiesta in una Nazione costiera come l'Italia.

Concentrare dunque su di un solo Ente tutto il favore governativo pel servizio postale, sarebbe grave errore di Stato ed economico. Il Lloyd Austriaco non può servir d'esempio; quell'impero ha il litorale scarso, popolazione marittima microscopica, ed il monopolio è quasi consigliato dalla necessità.

In Francia il monopolio è meno accentuato, per divenir quasi nullo in Inghilterra ed in Olanda.

Si stia quindi bene in guardia il Governo di non essere prodigo di favori a detrimento del bene generale, non lasciandosi uccellare da pompose frasi e nebulosi necessità di Stato. Negli le sovvenzioni, perchè quando si ha fede sulla propria forza e nel proprio sapere, si fa da sè le linee che profitteranno; molto più quando lo esercente s'informi a concetti di onestà e a quei rigorosi principi di economia, mercè cui vanno condannate le spese superflue, e sorvegliato lo spreco delle spese minute meno salienti colla medesima energia con cui vanno combattuti i grandi abusi.

Si troverà per questo solo fatto un fattore di vera e stabile prosperità, senza che questa debba procurarsi dallo Stato a titolo di compenso di servizi ideali, e a scapito della borsa pubblica.

In ogni caso però non s'impegni il Governo in nuove linee; non si lasci cogliere all'amo di lunghe rinnovazioni di contratti—pensi che esso non ha il dritto di monopolizzare l'av-

— 6 —

venire a profitto del presente. Non segua le possibili strombazzate di cointeressati, sulla necessità di portar la bandiera Italiana in tutto il mondo; e faccia comprendere all'occorrenza, che ciò non è necessità, ma più tosto un desiderio patriottico; che l'acume e l'iniziativa privata di cuori e risorse italiane, potranno tentare senza molestare l'erario pubblico e conseguentemente la scarsella dei già oberati cittadini.

## II.

### **In rapporto all'utilità finanziaria**

La nuova Società di Navigazione Generale è in sostanza un Ente nato per salvare, auspice il Governo, nel futuro più che nel presente, gl'interessi dei due fattori di essa, che già traevano vita magra e stentata con evidente ricorso a quegli espedienti, che da tempo avevano fatto capolino nella Direzione delle rispettive aziende.

Questa Società ibrida, perchè sebbene fondata col carattere di una Compagnia Anonima, il cui tipo è così nettamente definito dal vigente Codice; pure, per un periodo della sua esistenza trovasi sotto l'impero dei singoli due fattori di essa; impero larvato da un superiore controllo del Consiglio d'Amministrazione, il quale è castrato materialmente e moralmente di quegli efficaci e superiori poteri che formano la garanzia la più saliente degli interessi degli azionisti. Egli basta leggere gli statuti fondamentali della nuova società e le condizioni dettate nel Decreto Reale di autorizzazione, per esserne pienamente convinti.

La nuova società si forma col capitale di Cento Milioni. Questi cento milioni saranno rappresentati da altrettante azioni, che tosto o tardi si offriranno al buon pubblico. Questo capitale, per

— 7 —

circa sessanta milioni o giù di là, esiste già, ed è rappresentato dalla dotazione del materiale mobile, stabilimenti, magazzini e depositi delle due Compagnie preesistenti *Florio-Rubattino*. Sono dunque di primo acchito un sessanta mila azioni da 1000 lire ognuna che si dovranno addentare dal pubblico; poichè precipuo pensiero dei due fattori è anzitutto quello di realizzare, quanto più sarà possibile di questo ben di Dio. Il resto delle azioni verrà poi, quando cioè il buon pubblico avrà colto all'amo di ingegnosi bilanci e di future speranze di appoggi finanziari dello Stato. Sin là, al bisogno, si provvederà al completamento delle necessarie risorse, mediante obbligazioni—le quali allettano di preferenza i speculatori seri.

Ma nell'uno e nell'altro caso, cioè in quello della emissione d'azioni e in quello di obbligazioni, quale guarentigia di probabile tornaconto presenteranno siffatti titoli al compratore? La risposta è chiara: nessuna—a meno chè un gran carrozino non venga a controbilanciare il lato debole della speculazione, e di cui la finanza dello Stato ne faccia la spesa

Infatti quei tali sessanta milioni che rappresentano il valore del materiale esistente, sono precisamente il doppio del valore reale e mercantile di esso.

La valutazione di questo materiale fu una vera rappsaglia dell'uno sull'altro dei due fattori — l'uno facendo apprezzare alla stregua delle esagerazioni dell'altro, i propri vapori, stabili e depositi, e comprendendo perfino nell'inventario ciò che nei precedenti rispettivi bilanci era considerato da anni ed anni come non valore. D'onde una vera razzia ne nacque sulle rispettive riserve, le quali anzicchè servire alla reintegrazione del capitale depauperato, formarono con generale sorpresa, una plus-valenza del valore delle singole azioni. Questa plus-valenza febbrilmente pagata agli azionisti, fece sì che costoro furono ab-

— 8 —

bagliati dalla sorpresa di sapersi possessori, inopinatamente di un buon gruzzolo di lire, e per sopramerco raddoppiato il valore del titolo.

E questo, quando appena i precedenti bilanci avevano consentito un limitatissimo beneficio, se non furono completamente sterili!!

Per questi fatti è ovvio, che il nuovo titolo della Compagnia di Navigazione Generale Italiana, senza tema di smentite serie, non ha il suo controvalore reale. Chi assume un'azione di questa Società paga due cioè che appena vale uno—e si espone a non trar profitto di sorta del suo danaro; avvegnacchè l'utile netto che la gestione sociale può ritrarre dal suo esercizio, e che pria della fusione fu in media del 5 0|0 in amendue i fattori di essa, non potrà essere che meno della metà; cioè appena un due per cento, visto e considerato che quegli stessi introiti che pria far dovevano il servizio degl'interessi di un capitale di 30, ora dovranno servire per un capitale di 60.

E tale eventuale sparuto beneficio cesserà totalmente, se la società emetterà delle obbligazioni, che devono godere del 5 0|0 d'interesse garentito.

Nè le obbligazioni troverebbero migliore garentia delle azioni, poichè manca il valore reale su cui dovranno poggiarsi; e tutto al più non sarebbero cautelate, che sintanto non si elevino oltre i 15 milioni, non si ipotechi per esse tutto il materiale sociale esistente, e non si dia agli assuntori o portatori di esse la facoltà di sindacato sulle spese generali della società e sul concetto direttivo della medesima.

Dal fin qui detto risulta evidente che finanziariamente parlando i titoli della nuova Compagnia Generale non presentano nessuna probabilità di tornaconto, salvo che essa coi suoi alti mezzi non trascini il governo a concederle una guarentia di interesse.

— 9 —

**III.****In rapporto alla moralità**

Questo tema delicato non può sfiorarsi senza un pò di cronaca retrospettiva sulla costituzione dei due fattori che formarono la novella Società.

Il fattore Rubattino con un'origine abbastanza netta e precisa—fu la manifestazione della Ligure intraprendenza, che se cercò di migliorare per quanto più possibile le economiche sue condizioni con ardimenti e influenze personali di somma importanza, si mantenne però quasi sempre in un campo elevato nel quale si davano la mano il desiderio del bene pubblico col patriottismo non scompagnato, se vuoi, da disinteresse.

Se fuvvi pecca che generato avesse considerazioni mordaci, a sbagliate speculazioni e a singolar bontà di animo del gestore, più che a desiderio sfrenato di far quattrini o a sperperi preconcetti, debba inferirsene la colpa.

Evidente torto fu però quello di aver provocato, nella occasione della fusione colla Florio, un'esagerata valutazione del materiale, onde impinguare il capitale di concorso alla formazione del nuovo Ente. Ciò importò una sensibile rappresaglia per parte dell'altro fattore—e così entrambi, senza ritegno, nè scrupolo di sorta, subirono vicendevolmente e silenziosamente le reciproche manipolazioni, che ora fanno poggiare la Compagnia di Navigazione generale su d'un capitale fittizio, come detto nel precedente periodo.

Il fattore Florio ebbe anche origine per intraprendenza d'un uomo benemerito e fortunato. La sua azione si svolse nel campo

— 10 —

di sua speculazione, conforme, sino ad un certo punto, a quella del Rubattino.

Senonchè nello scorcio del 1872 gli affari volgevano a male per amendue le società. La imminenza del periodo finale delle convenzioni postali in corso, faceva loro presentire una perdita immensa, e specialmente alla Società Siciliana.

La prospettiva dell'abolizione di corse postali fra gli estremi già congiunti dalla locomotiva. Un materiale scarso e disadatto alle grandi linee; buona parte vetusto—tutto ciò destava gravissime apprensioni sia pei grandi interessi che trovavansi in giuoco, sia pel danno superlativo che minacciava una numerosa quantità di marinai collegati all'esistenza della Società Florio, la quale a Palermo più che a Genova costituiva l'unico rifugio di una eletta schiera di marinai d'ogni ceto, nella rapida e contemporanea scomparsa delle navi a vela.

Elemento di contrasto appariva frattanto la fallita Società Trinacria. I stupendi vapori di grande portata fatti costruire dalla medesima e lo esercizio di linee proficue, sebbene leggermente sussidiate, rappresentavano lo avvenire. I piccoli vapori Florio e lo spirante esercizio delle sue linee postali, rappresentavano il passato. Momenti di grandi concitazioni, ripetiamo furon quelli, che minacciando seri interessi facevano presentire la ruina di una numerosissima classe di onesti marinai e di carriere affini che da quegli traevano la propria sussistenza.

Nacque allora l'idea fugace, ma positiva, di formare un consorzio, ovvero una fusione dei quattro più importanti esercenti delle linee postali di navigazione. I tentativi fallirono; e falliti questi, sorgeva imperiosa la necessità di prevenire l'imminente disastro.

Fu allora che anzitutto si prese di mira la esordiente società *La Trinacria*, la quale sorta audace e irriflessiva, si



— 11 —

dondolava sopra un credito esausto. Fu facile farla sparire, mercè la chiusura dello sportello presso i grandi Istituti che pria l'avevano sorretta. Il fallimento ne fu l'immediata conseguenza. Il sindacato sorto da tale fallimento disse e disdisse, a breve distanza di tempo, l'utilità d'un esercizio provvisorio delle linee già esercitate dal fallito — indi fu ventilata la necessità di disarmare e vendere il materiale. Il governo si era frattanto compromesso per somme anticipate sulla sovvenzione — il temuto sperpero di quel magnifico materiale ed il panico di una numerosa classe di marinai, resero apparentemente giustificata la compiacenza del Sindacato e le moralmente deplorevoli evoluzioni, che resero possibile di avocare alla Società Florio il possesso di quei magnifici battelli.

Frattanto volgevano a termine i contratti postali delle tre Compagnie di quel tempo: Rubattino—Florio—Danovaro. I due primi si accordarono fra loro con sano accorgimento, togliendo di mezzo il terzo competitore, acquistandone il materiale.

Tutte queste abili manipolazioni in previsione della rinnovazione dei contratti postali, resero vita e prosperità inaudita alla Società Florio, che da una perdita immancabile di molti milioni, quintuplicava la sua fortuna. Nonpertanto nella pratica, la risultante economica non corrispondeva alla premessa in quell'Azienda. Lo sperpero e i grandi abusi resero della Cassa di quell'Amministrazione un crivello dai cui fori sfumavano i grandi introiti. Difettava un ordinamento moralizzatore e serio — mancava ogni efficace controllo — imperarono speciosi regolamenti che alla forma più che alla sostanza intesero di riparare — un nepotismo volgare ed il tutto avvalorato dalla cieca fiducia del primo interessato. La società divenne nuovamente pericolante. A salvarla sorse opportunamente e definitivamente la sua fusione colla Rubattino, auspice il Governo.

— 12 —

Ora se gli stessi principi regolatori imperar dovranno nella nuova Società, nulla di promettente vi sarà moralmente e materialmente pel pubblico e per gli azionisti. Vigeranno gli stessi regolamenti e sistemi direttivi della Florio, ed un pò anche della Rubattino? Continueranno i metodi antichi per la fornitura del combustibile, per le nuove costruzioni, per le grandi riparazioni, per le assicurazioni? Sarà conservato lo stesso sistema nello sperpero delle spese portuali e di amministrazione, nei diffalchi di noli, nelle senserie delle singole Agenzie? Il personale di queste sarà ritenuto inamovibile come ambisce la magistratura?

Sono queste le domande spontanee che vanno rivolte al Consiglio di Amministrazione della nuova Compagnia. Esso comprende specchiate individualità, molte fra le quali educate a quei rigidi principi di cui l'Amministrazione della Banca Nazionale ci è costante esempio. Esso devo ben guardarsi ad esaurirsi, facendosi imporre da vantate competenze tecniche, che in sostanza sono superficialissime cognizioni, le quali non sosterebbero il menomo contrasto di altre persone competenti, se per poco queste fossero chiamate a discuterle in concorrenza.

Egli è mirando tenacemente, indefessamente a questa meta, che adottar dovranno i concetti riformatori; egli è dalla ricognizione esatta e coscienziosa del passato, che potranno statuire con cognizione di causa le regole avvenire.

Il sentimento di responsabilità del nuovo Consiglio d'Amministrazione potrà soltanto generare quel soffio moralizzatore, che rileverà il nuovo Ente da esso amministrato al grado di considerazione cui ha dritto di aspirare, in faccia al pubblico ed al Governo.

Roma — Luglio 1882.

**AUGUSTO ZAMBINI**

CAMERA DEI DEPUTATI — BIBLIOTECA



C000000126816



*La navigazione a vapore in Italia: appunti e confronti di a Sailor, Genova, Stab. tip. genovese, [s.d.]*



## Selezione bibliografica<sup>1</sup>

*Movimento della navigazione nazionale ed estera nei porti dello Stato e della navigazione nazionale all'estero (1844-1850)*, Torino, Stamperia Reale, 1851.

*Movimento della navigazione nei porti del regno*, Torino, Ministero di agricoltura, industria e commercio, 1863-.

Ignazio Florio, *Le commissioni di ricchezza mobile e le società dei piroscafi postali*, Palermo, [s.n.], 1866.

Giuseppe Pedrazzini, *Della costituzione di una Società italiana di navigazione generale a vapore*, Milano, Salvi, 1871.

Giuseppe Berio, *Sulla società di navigazione generale italiana: lettera dell'on. Berio a sua eccellenza Domenico Berti ministro di agricoltura, industria e commercio e risposta del Ministro*, Roma, Eredi Botta, 1882.

*Impressioni del commercio indipendente sulla compagnia di navigazione generale italiana Rubattino-Florio in rapporto all'utilità pubblica, all'utilità finanziaria, alla moralità*, a cura di Augusto Zambini, Roma, [s.n.], 1882.

*Navigazione generale italiana: società riunite Florio Rubattino: relazione e bilancio dell'esercizio 1881-82, anno I*, Roma, Bontempelli, 1883.

Samuel Smiles, *Chi si aiuta Dio l'aiuta (self-help), ovvero, Storia degli uomini che dal nulla seppero innalzarsi ai più alti gradi in tutti i rami dell'umana attività, nuovamente recata in italiano, sull'ultima edizione, con l'autorizzazione dell'autore da Cesare Donati*, 17. ed, Milano, Treves, 1887.

*La navigazione a vapore in Italia: appunti e confronti di a Sailor*, Genova, Stab. tip. genovese, [s.d.].

*Navigazione generale italiana: società riunite Florio e Rubattino: statistica generale del traffico merci e passeggeri durante il secondo semestre dell'esercizio 1881-82 e seguenti fino al 1887-88*, Roma, Bontempelli, 1883-1891.

Arturo Codignola, *Rubattino*, Bologna, Cappelli, 1938.

*Scoperta della Sardegna: antologia di testi di autori italiani e stranieri*, a cura e con introduzione di Giuseppe Dessì, Milano, Il polifilo, 1965.

\* La selezione bibliografica è stata estratta dal Catalogo della Biblioteca della Camera dei deputati "Nilde Iotti" ([http://opac.parlamento.it/F/?func=find-b-o&local\\_base=bcd01](http://opac.parlamento.it/F/?func=find-b-o&local_base=bcd01)).

Mario Taccari, *I Florio*, Caltanissetta [etc.], Sciascia, 1967.

*Le inchieste parlamentari sulla Sardegna dell'Ottocento*, a cura di Francesco Manconi, Genova, Sagep, 1984.

Giorgio Doria, *Debiti e navi: la compagnia di Rubattino (1839-1881)*, Genova, Marietti, 1990.

Giorgio Asproni, *Diario politico 1855-1876*, Milano, Giuffrè, 1974-1991.

*Giorgio Asproni e il suo diario politico: atti del convegno internazionale: Cagliari, 11-13 dicembre 1992*, Cagliari, CUEC Editrice, 1994.

*Giorgio Asproni: nel nome della rivoluzione: un protagonista sardo nel Risorgimento italiano*, Nuoro, Poliedro, 2017.

Orazio Cancila, *I Florio: storia di una dinastia imprenditoriale*, Soveria Mannelli, Rubbettino, 2019.

*Le inchieste parlamentari sulla Sardegna: (1869-1972)*, a cura di Antonello Mattone e Salvatore Mura, Milano, Angeli, 2021.

*Nella stessa Collana:*

XVI Legislatura

- N. 1 – I discorsi di insediamento dei Presidenti delle Camere
- N. 2 – La Biblioteca della Camera negli atti parlamentari e nelle fonti interne (1848 – 2008)
- N. 3 – Rappresentanti per l'Italia al Parlamento Europeo

XVII Legislatura

- N. 1 – I discorsi di insediamento dei Presidenti della Repubblica italiana (ed. 2013)
- N. 2 – I discorsi di insediamento dei Presidenti della Repubblica italiana (ed. 2015)

XVIII Legislatura

- N. 1 – La Grande Influenza nell'attività parlamentare della Camera dei deputati nella XXIV e XXV Legislatura del Regno d'Italia
- N. 2 – I discorsi della Corona a Montecitorio 1871-1934. Dalla XI alla XXIX Legislatura del Regno d'Italia
- N. 3 – I discorsi della Corona dal 1848 al 1870
- N. 4 – La disfatta di Caporetto nel dibattito parlamentare alla Camera dei deputati
- N. 5 – I discorsi di insediamento dei Presidenti della Repubblica italiana
- N. 6 – La guerra di Crimea nel dibattito parlamentare alla Camera 1855-1856
- N. 7 – La frana di Agrigento del 19 luglio 1966. Atti e documenti