

LVI.

TORNATA DEL 7 GIUGNO 1877

Presidenza del Presidente **TECCHIO**.

SOMMARIO. — *Istanza del Ministro dei Lavori Pubblici, approvata — Omaggi — Congedi — Seguito della discussione del progetto di legge forestale — Approvazione dell'articolo 29 e dei successivi fino al 39 inclusivo, ultimo del progetto di legge — Scrutinio segreto del progetto di legge — Discussione del progetto di legge sulla convenzione per i servizi postali e commerciali marittimi nel Mediterraneo e nei mari dell'Indo-China con le Società Rubattino e Florio — Mozione del Senatore Rossi A., approvata — Comunicazioni del Senatore Giovannola, Relatore, di alcune petizioni, e proposta di rinvio al Ministro, approvata — Dichiarazioni del Senatore Finali — Considerazioni del Senatore Berti, e proposta di un ordine del giorno — Raccomandazioni del Senatore Cannizzaro — Dichiarazioni e risposte del Ministro e del Relatore — Chiusura della discussione generale — Approvazione dell'ordine del giorno Berti — Approvazione dei primi due articoli del progetto di legge, senza discussione — Rettifica del Ministro dei Lavori Pubblici all'articolo 3 — Approvazione dell'articolo e dei successivi fino al 7 inclusivo, ultimo del progetto di legge — Risultato della votazione sulla legge forestale — Istanza del Senatore Torelli perchè discutasi tosto la convenzione per la concessione al signor Alberto Vaucamps della costruzione e dell'esercizio di una strada ferrata da Milano ad Incino-Erba, approvata — Approvazione della convenzione senza discussione — Votazione a scrutinio segreto dei due ultimi progetti di legge approvati — Approvazione senza discussione dei progetti di legge: Estensione ai medici della marina delle disposizioni della legge 9 ottobre 1873; Convenzione postale fra l'Italia e la Repubblica di S. Marino — Risultato della votazione sui due progetti: Convenzione per la concessione dei servizi postali e commerciali marittimi nel Mediterraneo e nei mari dell'Indo-China con le Società Rubattino e Florio; Convenzione per la concessione al signor Alberto Vaucamps della costruzione e dell'esercizio di una strada ferrata da Milano ad Incino-Erba.*

La seduta è aperta alle ore 2 1/2.

Sono presenti i Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio, e più tardi intervengono i Ministri degli Affari Esteri e della Marina.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Siccome sento che per la singolare diligenza della Commissione del Senato sono già stampate le Relazioni per i progetti di legge sia degli stanziamenti

per le strade rotabili del Napoletano, sia per le ferrovie Sarde e la ferrovia Milano-Erba, io pregherei l'onor. sig. Presidente di volerli mettere per primi all'ordine del giorno di domani.

PRESIDENTE. Questi progetti hanno già la qualifica di urgenza e per la quale non essendocene altri, saranno posti per primi all'ordine del giorno di domani.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Ringrazio l'onorevole signor Presidente.

Il Senatore, *Segretario*, **CASATI** dà lettura del

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

processo verbale della tornata precedente che viene approvato.

Atti diversi.

Fanno omaggio al Senato :

Il Ministro dell'Istruzione Pubblica dei fascicoli 1, 2, 3 del volume III del *Vocabolario della Crusca*.

La Commissione conservatrice dei monumenti storici e di belle arti di Terra d'Otranto, di una *Relazione al Consiglio provinciale per l'anno 1875*.

Il Senatore comm. Lampertico delle *Lettere del Sismondi al Barbieri*.

Il sig. D. Bugistre-Belleysan di un suo libro intitolato : *Les intrigues moscovites en Turquie*.

Il Senatore comm. Paoli di una sua lettera al Senatore Carrara sulla *Liberazione condizionale dei condannati*.

Il Regio Economo Generale dei Benefizi vacanti in Sicilia di una sua *Memoria sul R. diritto di patronato cui son soggetti i vescovadi in Sicilia*.

Domandano congedo : il Senatore Cavagnari di otto giorni, il Senatore Pantaleoni di un mese per motivi di famiglia, che viene loro dal Senato accordato.

Seguito della discussione del progetto di legge forestale.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione sul progetto di legge forestale.

Il Senato ricorda che ieri la discussione è rimasta all'art. 29, sul quale il Senatore Vitelleschi chiese alcuni schiarimenti che vennero forniti dal signor Ministro di Agricoltura, Industria e Commercio.

Ora devesi porre ai voti l'art. 29, che prego il Senatore, Segretario, Chiesi di leggere.

TITOLO V.

Diritti di uso.

Art. 29.

Niun diritto di uso eccedente i termini dell'articolo 521 del Codice civile, potrà essere

conceduto sopra i boschi e terreni di cui all'articolo 1 della presente.

(Approvato.)

Art. 30.

Tutti quelli che pretenderanno di avere diritti di pascolo od altre servitù di uso sui boschi o terreni vincolati, giusta le disposizioni della presente legge, dovranno fare, entro due anni dalla pubblicazione della medesima, dichiarazione corredata dai titoli o dalla indicazione dei mezzi di prova giustificativi, all'ufficio del Tribunale civile e correzionale, nella cui giurisdizione è situato il fondo soggetto alle servitù. Questa dichiarazione potrà essere presentata al rispettivo ufficio comunale, il quale dovrà trasmetterla a quello del Tribunale.

Trascorso il periodo sopra indicato, il proprietario del fondo ha diritto di impedire, nei modi stabiliti dalle leggi, l'esercizio dell'uso a coloro che non avessero presentata la suddetta dichiarazione. Dal giorno in cui avvenga codesto divieto l'utente ha diritto, nel termine di sei mesi immediatamente successivi, a fare la suindicata dichiarazione, contro il pagamento di un'ammenda da L. 5 a 25.

Trascorsi i termini di cui sopra, potranno esercitare il diritto di uso coloro che avranno presentata la dichiarazione, e gli altri si intenderanno decaduti da qualsiasi diritto.

(Approvato.)

Art. 31.

Sulla citazione agli interessati, promossa dalla parte più diligente, il tribunale civile e correzionale, procedendo in via sommaria, giudica, salvo appello, sulla esistenza o inesistenza dell'invocato diritto, e, nell'affermativa, ne definisce la natura ed il limite.

(Approvato.)

Art. 32.

Ove i diritti di uso sieno esercitati o vantati da intere popolazioni o da parte di esse, la rappresentanza delle medesime, tanto nelle trattative e nelle convenzioni, quanto nei giudizi, verrà assunta dalle rispettive amministrazioni municipali.

In questi casi anche la dichiarazione ordinata dall'articolo 30 sarà fatta dall'amministrazione

stessa. È riservata in ogni caso ai singoli utenti la facoltà di far valere direttamente i loro diritti.

In caso di trascurata dichiarazione, gli amministratori del comune saranno responsabili in proprio del danno verso i loro amministrati.

(Approvato.)

Art. 33.

Lo Stato, salvo le disposizioni della legge del 1° novembre 1875, n. 2794 (serie 2), i comuni ed altri corpi morali, ed i privati, possono affrancare i loro boschi e altri terreni vincolati da qualsiasi diritto di uso, di cui nell'art. 29 e seguenti.

(Approvato.)

Art. 34.

Ove altrimenti non provvedessero le parti interessate, l'affrancazione si farà mediante la cessione in proprietà agli utenti, di una parte del bosco o terre gravate da diritto di uso, aventi un valore uguale a quello che si giudichi competere al diritto di uso che rimane abilito, o mediante un compenso in danaro.

Nel caso che l'esercizio del pascolo o delle altre servitù di uso sia riconosciuto in tutto o in parte necessario ad una popolazione, il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio, intesi il Consiglio comunale, il Comitato forestale ed il Consiglio di Stato, potrà sospendere, per quel periodo di tempo che si chiarirà indispensabile, il diritto di affrancamento, regolando però l'esercizio dei diritti d'uso.

(Approvato.)

Art. 35.

Le domande per l'affrancamento saranno fatte al Prefetto, il quale, udito il Comitato forestale, tenterà una conciliazione fra le parti interessate, e quando non vi riesca, rimanderà le parti ai Tribunali ordinari, innanzi ai quali si procederà sempre in via sommaria.

(Approvato.)

DISPOSIZIONI TRANSITORIE.

Art. 36.

In quelle provincie in cui non sono leggi forestali, le disposizioni dell'art. 7 della presente

legge cominceranno ad applicarsi tosto che il Governo avrà raccolto i pareri delle rappresentanze provinciali e comunali.

(Approvato.)

Art. 37.

Il divieto del dissodamento non è applicabile ai terreni compresi nella zona superiore alla vegetazione del castagno, quante volte si trovino già ridotti a cultura agraria, salva l'applicazione dell'art. 7.

(Approvato.)

Art. 38.

Alla Commissione indicata nell'art. 2 della legge 4 luglio 1874, n. 2011 (serie 2) è sostituito il Comitato forestale stabilito con la presente legge.

(Approvato.)

Art. 39.

Con regolamento da emanarsi, udito il parere del Consiglio di Stato, saranno stabiliti i termini e i modi pel procedimento intorno ai reclami, e sarà provveduto a quanto altro occorre per la esecuzione della presente legge.

(Approvato.)

PRESIDENTE. Si procede all'appello nominale per la votazione della legge testè discussa.

Il Senatore, *Segretario*, VERGA fa l'appello nominale.

PRESIDENTE. Le urne rimangono aperte per quei sig. Senatori che potranno sopraggiungere.

Discussione del progetto di legge: Convenzione per la concessione dei servizi postali e commerciali marittimi nel Mediterraneo e nei mari dell'Indo-China con le Società Rubattino e Florio.

PRESIDENTE. Adesso viene all'ordine del giorno il progetto di legge: Convenzione per la concessione dei servizi postali e commerciali marittimi nel Mediterraneo e nei mari dell'Indo-China con le Società Rubattino e Florio.

Si dà lettura del progetto di legge.

Art. 1.

È approvata la convenzione stipulata il 4 febbraio 1877 dallo Stato e per esso dai Ministri

delle Finanze e dei Lavori Pubblici, coi commendatori Raffaele Rubattino ed Ignazio Florio, contraenti tanto a nome proprio che delle Compagnie da loro rappresentate, modificata dalle annesse dichiarazioni A, B, C.

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

Art. 2.

Il Governo del Re provvederà sollecitamente alla istituzione della linea di navigazione da Ancona a Zara, valendosi della facoltà riservatagli dall'art. 3° del quaderno d'oneri per il servizio di navigazione postale e commerciale fra l'Italia e gli scali Levantini.

Art. 3.

Per l'adempimento delle condizioni dell'accennata convenzione, non che di quella stipulata l'11 novembre 1876 col comm. Ignazio Florio, approvata per legge del 3 maggio 1877, N. 3817, serie 2^a, il Governo del Re è autorizzato ad aggiungere al Capitolo 45, *Servizio postale e commerciale marittimo* del bilancio passivo del Ministero dei Lavori Pubblici per l'anno 1877, la somma di lire due milioni ottocento cinquantacinque mila cento settantatre (L. 2,855,173), oltre la maggior somma occorrente per l'aumentata corsa quindicinale Palermo Tunisi e per la linea di navigazione da Ancona a Zara.

Art. 4.

Il Governo del Re è autorizzato a prorogare fino a tutto febbraio 1880 la convenzione stipulata con la Società *Peninsulare-Orientale* il 14 aprile 1872, per la linea Venezia Brindisi-Alessandria.

Art. 5.

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

Art. 6.

Nel bilancio passivo del 1878 ed anni suc-

cessivi, al Capitolo del *Servizio postale e commerciale marittimo*, sarà iscritta la somma occorrente per dare adempimento alle suddette convenzioni.

Art. 7.

Saranno sottoposte all'approvazione del Parlamento la fusione delle Società e la inversione delle linee contemplate nell'art. 5° della convenzione e nell'art. 3° dei vari quaderni di oneri.

Però la linea che verrà soppressa appena aperta all'esercizio la ferrovia Eboli-Torremare, in conformità all'art. 3° § A dei quaderni di oneri per la navigazione tra il continente e la Sicilia, sarà invertita in una terza corsa di cabotaggio da Napoli a Messina, toccando Pisciotta, Paola, Pizzo e Reggio, da mantenersi fino all'apertura della linea ferroviaria Eboli-Reggio.

CONVENZIONE per la concessione dei servizi postali e commerciali marittimi nel Mediterraneo e nei mari dell'Indo-China coi signori Raffaele Rubattino e Ignazio Florio.

Il Ministro dei Lavori Pubblici e quello delle Finanze, a nome dello Stato;

Il commendatore Raffaele Rubattino, contraente a nome proprio e della Compagnia da lui rappresentata R. Rubattino e C.; ed il commendatore Ignazio Florio, tanto a nome proprio che della Compagnia da lui rappresentata I. e Vincenzo Florio e Compagni;

Hanno convenuto e stipulato quanto segue:

Art. 1.

I signori Rubattino e Florio si obbligano di eseguire i servizi di navigazione a vapore qui appresso indicati, ai termini ed alle condizioni contemplate nei rispettivi quaderni di oneri annessi alla presente, di cui formano parte integrante:

A) Servizio di navigazione a vapore postale e commerciale fra il continente e l'isola di Sardegna, con diramazioni a Palermo, a Tunisi ed a Marsiglia, e fra il continente e l'arcipelago toscano.

B) Servizio di navigazione a vapore postale e commerciale fra il continente e l'isola di Sicilia, con diramazioni a Malta ed a Tunisi;

C) Servizio di navigazione a vapore postale e commerciale fra l'Italia e gli scali levantini e del mar Nero;

D) Servizio di navigazione a vapore postale e commerciale fra Genova, l'Egitto e le Indie;

E) Servizio di navigazione a vapore postale e commerciale fra Genova, Singapore e Batavia.

Art. 2.

I servizi di cui alle lettere *A*, *D* ed *E* saranno esercitati dal commendatore Rubattino in nome proprio, e della Società da esso rappresentata; quelli di cui alla lettera *B* saranno esercitati dal commendatore Florio in nome proprio e della Società da esso rappresentata; quelli infine di cui alla lettera *C* dal commendatore Florio in nome proprio, con facoltà di riunirli agli altri servizi della sua Società.

Art. 3.

Per l'esecuzione dei servizi contemplati all'articolo primo, il Governo corrisponderà ai contraenti, nei limiti determinati dai rispettivi quaderni di oneri, le seguenti sovvenzioni:

Lire diciotto (lire 18) per lega marina percorsa in ogni viaggio di andata e ritorno, alle linee di cui alla lettera *A*;

Lire diciannove (lire 19) per lega, come sopra, alle linee di cui alla lettera *B*, fatta eccezione per la seconda corsa fra Messina e Malta, designata nel quaderno d'oneri sotto la lettera *E*, per la quale sarà corrisposto il sussidio di lire dodici (lire 12) per lega.

Lire diciassettemila seicentosedici (lire 17,616) pel servizio con barca a vela fra Trapani e Pantelleria;

Lire ventuna (lire 21) per lega, come sopra, alle linee di cui alla lettera *C*;

Lire un milione trecento ottantamila (lire 1,380,000) all'anno complessivamente per servizi di cui alla lettera *D*, cioè: *un milione ed ottantamila* (lire 1,080,000) per viaggi a Bombay, compresa ogni spesa pel passaggio del canale di Suez, e *trecentomila* (lire 300,000) per viaggi ad Alessandria di Egitto;

Lire trentadue (lire 32) per lega, come sopra, compresa ogni spesa pel passaggio del canale di Suez, pel servizio di cui alla lettera *E*.

Art. 4.

Qualora le spese di transito pel canale di Suez venissero soppresse o diminuite, in guisa che la somma pagata a questo titolo dal concessionario risultasse, in media per anno, inferiore alle *lire italiane trentamila* (lire 30,000) per ogni viaggio di andata e di ritorno, la sovvenzione attribuita ai servizi di Bombay e di Singapore, di cui alle lettere *D* ed *E*, sarà diminuita della somma che fosse stata pagata dal detto concessionario in meno delle *lire trentamila* (lire 30,000) per tutti i diritti di transito del canale.

Art. 5.

I concessionari si obbligano, secondo le norme dei quaderni d'oneri, di stabilire entro il primo semestre dalla data del cominciamento del servizio, uniche agenzie, compilando itinerari, orari e tariffe in comune, comprese quelle per servizi cumulativi.

È fatta poi facoltà ai signori Rubattino e Florio di fondere le proprie Società in Società unica, che eserciti tutti i servizi contemplati nella presente convenzione, salva anche per questa facoltà l'approvazione governativa.

Art. 6.

La presente convenzione avrà effetto col 1 luglio 1877, e durerà fino al 31 dicembre 1891; intendendosi continuativa d'anno in anno, oltre il detto termine, salvo il caso di disdetta dall'una o dall'altra parte, da darsi sei mesi prima.

Art. 7.

La presente convenzione e gli atti per acquisto del materiale nautico necessario all'impianto del servizio, durante i primi tre anni, saranno soggetti al diritto fisso di una lira per registro.

Art. 8.

Con la presente convenzione restano intieramente abrogate tutte le convenzioni marittime.

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

anteriormente stipulate colle Società Rubattino e Florio, ed approvate per legge.

Art. 9.

La presente non sarà obbligatoria pel Governo se non dopo l'approvazione per legge.

Fatta in tre originali.

Roma, addì quattro febbraio mille ottocento settantasette.

Il Ministro dei Lavori Pubblici
ZANARDELLI.

Il Ministro delle Finanze
DEPRETIS.

RAFFAELE RUBATTINO
IGNAZIO FLORIO

LUIGI BREGANZE — FELICE SALIVETTO, *testimoni*.

Visto per copia conforme :

Il direttore capo di divisione
A. CAPECELATRO

DICHIARAZIONE A.

I sottoscritti firmatari della convenzione stipulata in Roma il 4 febbraio ultimo scorso, per l'esecuzione dei servizi postali e commerciali marittimi, contemplati all'art. 1 della convenzione medesima, accettano le seguenti modificazioni ed aggiunte ai quaderni d'oneri annessi alle convenzioni stesse.

Quaderni d'oneri pel servizio della Sardegna e della Sicilia.

Sono accettate le aggiunte sottoindicate ai seguenti articoli:

Art. 10.

I piroscafi da adibirsi al servizio dovranno essere classificati al registro italiano.

Art. 11.

Qualora alcuno o tutti gli otto piroscafi della stazatura minima di duecento tonnellate fossero durante la concessione del servizio dichiarati inservibili, i concessionari dovranno surrogarli con altri di una stazatura non inferiore alle trecento tonnellate.

Art. 14.

I piroscafi di nuova costruzione saranno classificati alla prima classe del registro italiano.

Articoli 25, 30 e 35.

Le disposizioni contenute alli articoli 25, 30 e 35 rimangono modificate nel modo seguente:

Fermi restando i massimi stabiliti agli articoli 25 e 30, i concessionari nella compilazione delle tariffe, di cui all'art. 35, non potranno, senza l'approvazione del Governo, arrecare alcun aumento ai prezzi in vigore al 1 gennaio 1877 presso le diverse Società di navigazione sovvenzionate dallo Stato nei diversi scali delle isole e del continente.

Qualora il Governo non credesse di approvare tali aumenti ed i concessionari insistessero nelle loro domande, la questione sarà deferita ad un giudizio di arbitri, il quale giudicherà inappellabilmente e sarà composto delle persone accennate all'art. 39 dei quaderni d'oneri.

Al consiglio di arbitri dovranno essere somministrati sia dal Governo, sia dai concessionari, gli elementi necessari per giudicare dell'importanza del traffico sulle linee, sulle quali si tratta di aumentare il nolo, le spese di esercizio e particolarmente del prezzo del carbone.

Le tariffe approvate saranno poi comunicate alle Camere di commercio interessate, inserite negli orari e tenute affisse nelle agenzie dei concessionari.

Inoltre resta stabilito che ogni viaggiatore di prima classe avrà diritto al trasporto gratuito del proprio bagaglio in chilogrammi cento, ed ogni viaggiatore di seconda classe in chilogrammi sessanta.

Sono introdotte le aggiunte sottoindicate ai seguenti articoli:

Articoli 26, 27, 28 e 32.

Gli allievi degli istituti nautici ed i componenti le spedizioni scientifiche riconosciute dal Governo, godranno della riduzione del prezzo di passaggio determinata dall'art. 26.

Tale riduzione e quelle consentite dal suddetto articolo 26 e dai successivi articoli 27, 28 e 32, saranno fatte in base ai massimi determinati dagli articoli 25 e 30.

Art. 36.

Qualora un piroscavo, senza causa di forza

maggiore, non approdasse ad uno degli scali prescritti, i concessionari incorreranno in una multa di lire cinquecento, senza pregiudizio di quella in cui si incorre per il semplice ritardo nell'arrivo.

Art. 45.

Il Governo avrà facoltà di richiedere ai concessionari l'esibizione di quei documenti che reputerà necessari a controllare l'esattezza dei dati statistici forniti.

Nelle disposizioni relative alle condizioni d'imbarco per le merci:

L'articolo 3 viene soppresso e sostituito dalla seguente prescrizione:

« La responsabilità dei concessionari nel trasporto delle merci è determinata dal Codice di commercio. »

All'art. 11 accettata la seguente aggiunta:

« I concessionari risponderanno del contenuto dei gruppi verificati. »

Quaderni d'oneri per i servizi del Levante, dell'Egitto, delle Indie e di Singapore.

Sono accettate le aggiunte sottoindicate ai seguenti articoli:

Art. 10.

I concessionari giustificheranno con opportuni documenti che i piroscafi ora in corso di navigazione sono classificati alla prima classe del registro di Londra, o di Liverpool, od al *Veritas* francese.

Art. 14.

I piroscafi di nuova costruzione saranno classificati alla prima classe del registro italiano.

Art. 26.

Gli allievi degli istituti nautici, ed i componenti le spedizioni scientifiche riconosciute dal Governo, godranno delle riduzioni del 50 per cento sul prezzo stabilito per gli altri viaggiatori, escluso il vitto.

Art. 35.

Le tariffe approvate saranno comunicate alle Camere di commercio interessate, inserite negli orari ed affisse nelle agenzie dei concessionari.

Art. 36.

Qualora un piroscafo, senza causa di forza

maggiore, non approdasse ad uno degli scali prescritti, i concessionari incorreranno in una multa di lire cinquecento.

Art. 45.

Il Governo avrà facoltà di richiedere ai concessionari l'esibizione di quei documenti che reputerà necessari a controllare l'esattezza dei dati statistici forniti.

Fatto in Roma in unico originale oggi diciannove aprile mille ottocento settantasette.

RAFFAELE RUBATTINO.

IGNAZIO FLORIO.

Visto: *il Ministro dei Lavori Pubblici*

ZANARDELLI.

Visto: *il Ministro delle Finanze*

DEPRETIS.

Visto per copia conforme.

Roma, 20 aprile 1877.

Il Capo Sezione

SALIVETTO.

DICHIARAZIONE .

Il sottoscritto, firmatario della convenzione stipulata in Roma il 4 febbraio ultimo passato, per l'esecuzione del servizio di collegamento tra il continente e la Sicilia con diramazione a Malta ed a Tunisi, si obbliga di eseguire due volte alla settimana il viaggio circolare fra Messina-Lipari-Salina Messina.

Egli accetta pure la soppressione del patto inserito all'articolo 30 del relativo quaderno d'oneri, ripetuto al paragrafo 17 delle successive condizioni d'imbarco delle merci, col quale era autorizzato a riscuotere una soprattassa pari ad un terzo sul nolo percepito sulle merci dirette agli scali delle Calabrie ed ai punti di approdo della Sicilia non muniti di porto, in caso di mancato approdo debitamente giustificato ed inappellabilmente riconosciuto dalle rispettive capitanerie di porto.

Accetta inoltre che il servizio di cui alla lettera D, dell'art. 1 del predetto quaderno d'oneri, sia modificato come in appresso:

« Due viaggi alla settimana da Napoli a Messina, con approdi in uno di essi a Belvedere, Paola, Amantea, Sant'Eufemia, Pizzo e Reggio,

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

e nell' altro a Paola, Amantea, Sant' Eufemia, Pizzo, Tropea, Gioia, Tauro e Reggio. »

Fatto in unico originale oggi diecinove aprile mille ottocento settantasette in Roma.

IGNAZIO FLORIO.

Visto: *Il Ministro dei Lavori Pubblici*
ZANARDELLI.

Visto: *Il Ministro delle Finanze*
DEPRETS.

Visto per copia conforme:
Roma, 20 aprile 1877.

Il Capo Sezione
SALIVETTO.

DICHIARAZIONE C.

Il sottoscritto firmatario della convenzione stipulata in Roma il 4 febbraio ultimo scorso per l'esecuzione del servizio di collegamento fra il continente e la Sardegna con diramazione a Tunisi, dichiara di accettare che il prolungamento senza sovvenzione da Livorno a Genova di cui all' articolo primo del quaderno d'oneri pel servizio suddetto, abbia luogo per quattro viaggi alla settimana, di cui due provenienti da Cagliari, e due da Portotorres; e ciò a modificazione dell'art. 1 succitato.

Fatto in Roma in unico originale oggi venti aprile mille ottocento settantasette.

Firmato: R. RUBATTINO.

Visto: *Il Ministro dei Lavori Pubblici*
ZANARDELLI.

Visto: *Il Ministro delle Finanze*
DEPRETS.

Visto per copia conforme:
Roma, 21 aprile 1877.

Il Capo Sezione
SALIVETTO.

PRESIDENTE. La parola è al Senatore Alessandro Rossi.

Senatore ROSSI A. Io aveva domandato la parola per una mozione di ordine. Siccome tutti abbiamo dinanzi agli occhi il progetto di legge, mi pareva che si potesse lasciare adesso la

lettura del quaderno d'oneri e procedere senza altro alla discussione della legge.

PRESIDENTE. Se non vi sono opposizioni si ommette la lettura del quaderno d'oneri, e si passa alla discussione della legge.

La parola è al Relatore della Commissione per riferire sulle petizioni.

Senatore GIOVANOLA, *Relatore*. Prima che il Senato proceda alla discussione generale sopra questo progetto di legge, mi corre debito di ragguagliarlo delle petizioni in ordine al medesimo pervenute al Senato. La prima porta il n° 105, ed è della Camera di commercio ed arti della provincia di Catania, la quale rappresenta al Senato che il progetto di legge sulle convenzioni marittime, approvato dalla Camera dei Deputati, ha gettato lo sconforto e l'amarezza nel ceto commerciale e nella cittadinanza tutta, chè già erano insufficienti gli approdi assegnati al porto di Catania dalle convenzioni sin qui vigenti, e che per maggiore sventura, le nuove convenzioni marittime, lungi dall'esaudire i voti di quelle rappresentanze, vengono a sanzionare la rovina e la quasi cessazione del commercio catanese.

E chiede che il Senato voglia solennemente riparare a tanto danno, apportando i necessari emendamenti al progetto di legge già votato dalla Camera col prolungare fino al porto di Catania quelle sei corse che si fermano a Messina.

Il Municipio della città di Catania con la petizione N. 110, e la Deputazione provinciale omonima con la petizione N. 117, il Municipio di Acireale (Catania) con la petizione N. 118, appoggiano la domanda, la quale pure viene raccomandata in via telegrafica dai Sindaci di Grammichele, di Nicosia, di Riposto, di Vizzini.

La vostra Commissione si è fatta ad esaminare imparzialmente quale era lo stato della navigazione sovvenzionata, in relazione al porto di Catania per virtù delle precedenti convenzioni e quale verrebbe ad essere sotto il regime della Convenzione, ora sottoposta ai vostri suffragi.

Per effetto della concessione Peirano approvata colla legge 1862 il porto di Catania era compreso in un viaggio settimanale da Napoli ad Ancona, e per la concessione Florio approvata dalla legge 16 aprile stesso anno, e modificata con la convenzione 14 aprile 1872, aveva due viaggi settimanali da Napoli, ed uno da Pa-

lermo, non che l'approdo mensile delle corse da Genova a Bombay, giusta la dichiarazione annessa alla legge 2 luglio 1872.

Con la presente convenzione il porto di Catania verrebbe ad avere dalla navigazione Florio due viaggi settimanali da Napoli a Messina, Catania, Siracusa e Malta ed un viaggio settimanale da Palermo a Siracusa, toccando Messina e Catania, e dalla navigazione Rubattino un approdo settimanale nel viaggio da Genova, Napoli ed Alessandria, un approdo mensile nel viaggio da Genova a Bombay ed un approdo trimestrale nel viaggio da Genova a Singapore.

Pertanto al sistema precedente che comprendeva tre viaggi settimanali da Napoli, un viaggio settimanale da Palermo, ed uno mensile da Genova a Bombay, ora viene surrogato il nuovo che gli accorda tre viaggi settimanali da Napoli, uno settimanale da Palermo, uno mensile da Genova a Bombay, ed uno trimestrale da Genova all'Indo-Cina.

Quindi il numero delle comunicazioni del porto di Catania con il Mediterraneo non è diminuito, è anzi accresciuto della corsa trimestrale testè nominata.

Ma sta pure il fatto che col nuovo ordinamento il porto di Catania perde la comunicazione col mare Adriatico che prima gli era fornita dalla navigazione Peirano, come la perdono reciprocamente tutti gli altri porti del litorale italiano.

Sopra le conseguenze della cessazione del contratto Peirano, per quanto riguarda l'allacciamento della navigazione dei tre mari italiani, si è vivamente battagliato prima nella stampa, poi nella lunga discussione che ebbe luogo presso l'altro ramo del Parlamento. La Camera elettiva ha finito con dare ragione al Ministero, il quale essendosi molto utilmente servito delle cessate sovvenzioni Peirano, ha potuto dare soddisfazione a tanti altri interessi marittimi, e non aveva più di che sovvenzionare il nuovo servizio che si proponeva fra Messina e Brindisi.

Promise però l'onorevole Ministro e lasciò travedere la speranza d'intendersi col concessionario della navigazione sicula, affinchè assumesse gratuitamente questa corsa.

Ritirate tutte le altre proposte più stringenti che erano state propugnate nella seduta dell'8

maggio dell'altro ramo del Parlamento, venne, consenziente il Ministro, adottato il seguente ordine del giorno:

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

In questo senso, e non altrimenti, la Commissione permanente di Finanza propone che siano rinviate al Ministero dei Lavori Pubblici le petizioni sin qui riferite.

PRESIDENTE. Pongo ai voti la proposta della Commissione di rinviare al signor Ministro dei Lavori Pubblici le petizioni fin qui riferite.

Chi intenda di approvarla, voglia sorgere.

(Approvato.)

Senatore GIOVANOLA. Petizione N. 108. I Municipi dei comuni di Rocca Gloriosa, Torre Orsaia, Castel Ruggero, San Giovanni Aquiro, Celle Bulgaria, fanno istanza che nell'eventualità prevista dalla seconda parte dell'articolo 7 del disegno di legge, in luogo dello scalo di Pesciotta sia ordinato l'approdo al porto d'Orrechia di Porco, detto altrimenti Scario, siccome luogo più conveniente pel commercio e per le relazioni postali dei comuni petenti e dei paesi contigui.

L'art. 3° del Quadro d'onori riserva al Governo la facoltà di sopprimere alcuni fra gli approdi convenuti e di stabilirne dei nuovi. Convien perciò che il Governo esamini le ragioni dei ricorrenti per darvi soddisfazione, ove ne sia il caso; a tal fine la Commissione opina che anche questa petizione sia rinviata all'onor. Ministro.

PRESIDENTE. Metto ai voti la proposta di rinvio anche di questa petizione al signor Ministro dei Lavori Pubblici.

Chi approva, voglia sorgere.

(Approvato.)

Senatore GIOVANOLA. Sulla petizione N. 114 pervenuta da Venezia non si può riferire perchè contraria all'art. 58 dello Statuto.

Senatore FINALI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Su che?

Senatore FINALI. Appunto su questa petizione.

PRESIDENTE. La parola è all'onor. Finali.

Senatore FINALI. Ieri fu lamentato da alcuni miei Colleghi che mi stavano vicino che lo spostamento dell'ordine del giorno arrecasse degli inconvenienti nell'interno del Senato; ne reca anche fuori.

Io ieri ebbi una lettera della Camera di commercio di Ancona che mi domandava qualche consiglio intorno ad una petizione da presentare al Senato rispetto a questa legge per la concessione dei servizi postali e commerciali marittimi nel Mediterraneo e nei mari dell'Indo-China con le Società *Rubattino* e *Florio*, nel qual progetto di legge l'Adriatico neppure è nominato. Ed io risposi e diedi qualche suggerimento, pensando che la petizione sarebbe arrivata in tempo; e non che il progetto, lasciatisi indietro gli altri 14 o 15....

Senatore ROSSI A. Domando la parola.

Senatore FINALI..... dovesse venir discusso oggi.

Io non ho alcun mandato di sostenere gli interessi di quella Camera di commercio nè so con precisione che cosa chiederà la sua petizione. Mi basti avere accennato questo contrattempo, perchè il Senato sappia che non sono soltanto le città di cui si è parlato quelle che credono di essere interessate intorno a questo progetto di legge; e perchè in qualunque modo, se oggi si discute la legge ed anche si approvi, non sia interdetto quando venga la petizione della Camera di commercio di Ancona, di usarle lo stesso trattamento che oggi viene usato alle altre, su cui l'onorevole Relatore dell'Ufficio Centrale ha riferito.

PRESIDENTE. Forse il signor Senatore Finali non sarà stato presente ieri.....

Senatore FINALI. Sì.

PRESIDENTE.... quando si parlava di cotesto così detto *spostamento* dell'ordine del giorno. Ho dichiarato, e dichiaro che non avvenne nessuno spostamento; che ciò che si fece è perfettamente conforme al Regolamento; che le leggi nell'ordine del giorno si inscrivono l'una all'altra di seguito, così come giungono dalla tipografia; ma è scritto nel Regolamento, è suggerito dalla ragione, e fu sempre praticato, che le leggi che dal Senato furono decretate d'urgenza, prendono sempre il posto su tutte quelle che vengono appresso.

Il signor Senatore Rossi ha la parola.

Senatore ROSSI A. Ho domandato, la parola

perchè la mozione d'ordine l'avevo fatta io, e mi pareva di non averne propriamente nessun merito nè demerito; andava da sè che essendo già stata dichiarata di urgenza la legge delle Convenzioni marittime, doveva essa per necessaria conseguenza andare innanzi agli altri progetti.

Del resto poi se questo sistema può per avventura presentare qualche inconveniente, il Senato può andare più a rilento quando vien chiesta l'urgenza prima di accordarla, ma una volta dichiarata l'urgenza, è necessario che la medesima debba produrre il pieno suo effetto.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale, e do la parola al Senatore Berti.

Senatore BERTI. Mi spiace, onorevoli Colleghi, prendere la parola per la prima volta sopra un argomento intorno cui molti di voi, ed a giusta ragione, potrebbero sospettare della mia competenza; ma mi vi spinge l'importanza della questione, la gravità degli interessi che vi sono congiunti, e più che tutto la vostra proverbiale benevolenza.

Chechè ne sia della mia incompetenza, sarà vostro il vantaggio, perchè, mentre parlerò, essa mi andrà sussurrando agli orecchi: almeno sii breve!

Signori, io non sono uomo di mare, e non aspiro nemmeno al modesto titolo di marinaio d'acqua dolce.

Non mi impegno quindi a gettarmi nel *mare magnum* delle convenzioni, nè di navigare in poppa ad esse fino ai mari dell'estremo Oriente.

Per correr miglior acqua alza le vele
Omai la navicella del mio ingegno,

e si rifugia addirittura nell'Adriatico. Navigando in esso, mi parrà di essere in casa mia. Permettetemi soltanto che vi esprima un mio concetto generale, e vi dica che, a parer mio, queste convenzioni, sia sotto il rispetto postale come sotto il commerciale, sia riguardo al commercio interno come al grande commercio mondiale, sono forse le migliori che attualmente si potessero ottenere.

Io non dico che molti desiderî non siano rimasti incontentati, ed a questo proposito avrei anch'io un desiderio a manifestare; ma molti anche, prima o poi, ebbero la loro legittima soddisfazione.

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

Per esempio se, sul primo uscire di queste convenzioni, i porti dell'Adriatico s'erano alquanto allarmati e commossi, io non darò loro torto: era assicurato soltanto il commercio col Levante; era anche migliorato, se vuoi, questo commercio.

Ma lasciava anch'esso, e lascia tuttavia un desiderio nella congiunzione tra Sira e Pireo, che per lo innanzi esisteva, e ci assicurava il commercio di tutta la Grecia. Poi v'era soltanto una vaga promessa della continuazione del commercio coll'Egitto e col lontano Oriente, ed una promessa egualmente vaga e indeterminata della riunione di Zara e di Ancona, condizionata per sopra mercato ad un sussidio pecuniario di questa provincia. Dell'allacciamento dei tre mari non si parlava nè punto, nè poco. Ad alcuni di questi difetti, mercè l'intervento della Camera elettiva e la gentile condiscendenza dell'onorevole Ministro, fu posto riparo.

Il servizio della *Peninsulare* è assicurato a Venezia fino al 1880, ed è cosa vantaggiosissima per Venezia. Dove questo dovesse cessare a quell'epoca, è provveduto a che Venezia abbia un trattamento eguale a Genova, sua antica rivale e adesso sua gentile e diletta sorella. Anche alla linea Ancona e Zara fu provveduto; ed io vedrò con soddisfazione questo magnifico ponte gettato dall'una all'altra sponda dell'Adriatico, sponde che sono abitate da popoli che hanno affinità di stirpe, identità di favella ed un tesoro di gloriose storiche reminiscenze. Imperocchè, o Signori, noi non dobbiamo mai dimenticare che l'Adriatico fu forse esclusivamente il solo mare italiano; la Repubblica di Venezia che era potenza italiana, possedeva una grande parte delle sue coste; possedeva le isole che ne guardano l'ingresso; percorreva da dominatrice le sue acque colle proprie numerose galee, ed il suo venerando Doge il dì dell'Assunzione compieva con esso il suo mistico spozalizio. Oggi le condizioni sono mutate; noi non possiamo più pretendere di essere soli; abbiamo una potente vicina, che ha eguali diritti di noi; ma occorre che stiamo sempre all'erta per tutelare almeno la nostra parte di legittima influenza.

Dove i desideri sono tuttavia pensili, dove le faccende non sono bene accertate, si è intorno all'allacciamento dei tre mari.

Il Giusti per dipingere le nostre antiche di-

scordie disse che in Italia: *tre fratelli e tre castelli*.

Se non che pare che le cose oggi andrebbero ancora peggio, perchè, quando io considero i nostri tre mari che possono dirsi fratelli, veggio il castello dell'Adriatico, veggio il castello del Mediterraneo, ma non veggio quello del terzo fratello.

Ora, questa rottura violenta dei due gruppi di linee, mi tenne per qualche tempo sopra pensiero, e indagai le ragioni che potessero averla consigliata.

In tesi astratta (forse m'ingannerò), parve a me che ciò corrispondesse alla ipotesi, che da noi si fossero compiute le ferrovie rivierasche dell'Adriatico e del Mediterraneo, e si fossero dimenticate le linee di congiungimento attraverso la catena dell'Appennino.

In pratica poi io mi sarei aspettato di vedere compreso un tale allacciamento nel quaderno d'onori, perchè avendo avuto l'onore di presentarmi al signor Ministro come membro di una Commissione alla quale apparteneva anche l'onorevole nostro Presidente, gli onorevoli Maldini e Minich ed il Presidente della Camera di commercio di Venezia, in quell'occasione, lo dico ad onore dell'onorevole Ministro, noi lo abbiamo trovato dispostissimo a favorire i legittimi interessi dell'Adriatico, ed a noi le sue parole non fecero certo l'effetto di farci ritenere che egli considerasse il Mediterraneo come Abele e l'Adriatico come Caino.

A proposito poi di questo allacciamento, abbiamo notato che egli ne comprendeva al pari di noi la necessità, e che per parte sua avrebbe cercato di ogni suo meglio per favorirlo.

Ora, io ho letto con molta attenzione lo splendido discorso proferito dall'onorevole Ministro nell'altro ramo del Parlamento, ma malgrado che io cercassi questi motivi, io davvero non gli ho trovati tali da scrollare le mie convinzioni.

Anzi, se debbo confessare la verità, quel discorso così splendido mi parve che in quel punto impallidisse, e che il signor Ministro sdruciolasse, non appoggiasse su quel malfermo terreno; della qual cosa non feci punto le meraviglie, perchè dissi fra me: se il Ministro si mostrò tanto propenso, se tentò ogni via per conseguire l'intento, e non lo raggiunse, ciò significa che si sarà trovato innanzi ad ostacoli insormontabili, ostacoli tali che non basta

la forza umana a superarli. Se non che allora accade che alla prima convinzione spontanea, ne succeda una seconda forzata, la quale, appunto perchè forzata, non trova nelle parole con cui cerca manifestarsi, quello splendore e quella eloquenza, che avrebbe raggiunto la prima.

Ad ogni modo, raccapizzando ciò che fu detto contro questo allacciamento, mi pare che le ragioni si potrebbero stringere a quattro:

1. Che tutte le Commissioni ministeriali e parlamentari nominate dal 1870 al 1875 avevano dato voto contrario a quell'allacciamento, ed una lo aveva perfino chiamato *assurdo*;

2. Che nessun altro Stato sussidia le navigazioni di cabotaggio;

3. Che ci è parallelismo colle linee ferrate del Jonio;

4. Finalmente, che quando si volessero sussidiare tutti i mari, si decreterebbe la morte della libera navigazione.

Esaminiamo partitamente tali questioni.

La prima ha certo un grande valore; nessuno più di me vorrebbe tener giusto conto al signor Ministro di questo rispetto che egli sente per i voti delle Giunte; ma in fatto di pubblici servizi le convinzioni cambiano da un anno all'altro, e ciò che poteva essere sostenuto con vigoria nel 1870-72, non troverebbe forse nel 1877 così validi difensori. Fu paragonato anzi questo voto ad una specie di dogma, e quindi tanto più rispettabile. Ma, Dio mio, oggi che la ragione si ribella talvolta perfino ai dogmi teologici, qual valore potranno avere dinanzi ad essa i dogmi economici, che mutano secondo i luoghi, secondo i tempi, secondo le costumanze sociali, e un tantino, se volete, anche secondo il vento che spira?

Quanto alla seconda, vale a dire al sussidio del commercio di cabotaggio, è vero, quel commercio non si sussidia, ma è anche egualmente vero che nessun altro paese ha una configurazione geografica simile a quella dell'Italia; nessun altro paese ha tanta distesa di coste; nessuno ha difficoltà così grandi per comunicare da una costa all'altra, se mancano le comunicazioni marittime.

D'altra parte togliete lo allacciamento e voi avrete resa impossibile la concorrenza marittima fra i porti dell'Adriatico e quelli della Sicilia e del Mediterraneo. Voi avrete impedito

ai porti dell'Adriatico di approfittare delle linee Palermo-Tunisi, dove i loro commercî si spingessero da quelle parti, e se in seguito dovesse essere aperta la linea Napoli-America del Sud, di cui fu fatto cenno, sarebbe impedito ai porti dell'Adriatico di approfittarne.

Aggiungete a ciò che i porti del Jonio, fra i quali mi piace nominare Gallipoli, che da solo fa un commercio di quindici annui milioni, restano fuori dell'umano consorzio.

Passando ora al parallelismo ferroviario, quest'altro dogma economico a cui d'altra parte la stessa convenzione fece più d'uno sdruscio, io mi permetterei di non riconoscerne la esistenza.

Il mare Jonio può considerarsi come un immane quadrato, di cui tre lati sono corsi dalla ferrovia e uno solo dalla linea di navigazione marittima. Ora fra il lato d'un quadrato e gli altri tre lati non vi è parallelismo possibile.

Ma non fermiamoci tanto su questa materialità del parallelismo, non facciamo troppo di cappello al nuovo dogma economico.

Pigliamo invece a considerare un altro elemento: la differenza e il valore del servizio che possiamo ottenere con l'uno o con l'altro mezzo di comunicazione, e citiamo un esempio.

Venezia faceva un forte commercio colla Sicilia e specialmente coi porti di Catania e di Messina, e a questo commercio provvedeva quasi esclusivamente la Società Peirano-Danovaro con due corse settimanali, una sussidiata, una libera. Le merci consistevano per la gran parte in zolli, in frutta e in aranci, provvidenza questi ultimi dei poveri nei climi caldi, delizia ricercata dei palati aristocratici nei paesi settentrionali.

Se oggi, tolta la comunicazione, si volesse continuare in questo commercio, farebbe mestieri che dai vari porti di Sicilia venissero questi generi portati a Messina, dove ci è servizio giornaliero fra Messina e Reggio, e qui patire un primo trasbordo; poi, giunti a Reggio, farne un secondo dal battello a vapore alla ferrovia, per andare a Bari od a Brindisi ad aspettarvi la Peninsulare o la Florio, e là un terzo trasbordo; finalmente giunti a Venezia, un quarto trasbordo per diffondersi nelle provincie venete, attraversare le Alpi, spandersi per la Germania centrale e spingersi fino a Berlino ed a Pietroburgo.

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

E notate che non si tratta di trasbordi da battello a battello che gli uomini di mare direbbero, e forse a ragione, non essere gran fatto dannosi, ma si tratta di trasbordi fatti dai battelli a vapore allé ferrovie, da ferrovie a battelli a vapore.

Ora io domando, questi frutti, che prima ci capitavano cullati mollemente sulle onde del Jonio e dell'Adriatico, arriverebbero poi, scossi, urtati, scomposti dai trasbordi e dalle ferrovie, così illesi a Venezia da essere inviati fino all'ultima Tule?

Io credo che se le cose dovessero andare di questo passo, tanto sarebbe che i Siciliani si mangiassero gli aranci a casa loro.

Accennerò solo, per non abusare della vostra gentile attenzione, agli zolfi. Gli zolfi, come sapete, sono ridotti a polvere impalpabile e quindi volatilissimi; figuriamoci dunque che quantità ne andrebbe perduta in tanti rimaneggiamenti, in tante scosse violente e quanti litigi fra chi spedisce e chi riceve!

Ci è finalmente l'ultima ragione, la quale, a dir vero, ha un valore assai superiore alle altre, un valore su cui è d'uopo arrestarci.

Realmente i sussidi rappresentano un privilegio; mettono le Società sussidiate nel caso di combattere, col prezzo delle tariffe, tutta la libera navigazione. E siccome appunto perchè l'Italia ha una grande distesa di coste, possiede anche una forte industria marittima; è certo che, se noi togliessimo a quest'industria quest'elemento di vitalità, l'industria andrebbe peggiorando, e, non dico che ne morirebbe, ma vivrebbe una vita assai misera. E questo è un grave inconveniente. Ma ci sono le sue considerazioni contrarie. Intanto l'esperienza ha oggimai dimostrato, che malgrado le linee sussidiate; dove esiste movimento commerciale, ci vive anche la libera navigazione. E poi chi ci assicura che questo bene, vale a dire il mar Jonio, abbandonato come una eredità intestata e senza legittimo erede, non sarà del primo occupante? Chi ci dice, ad esempio, che il Lloyd Austro-Ungarico che fa il servizio del Levante e tocca Ancona e Brindisi, non troverebbe il suo conto a spingere una linea secondaria fino a Messina o Catania anche senza sussidio del proprio Governo? E allora che cosa accadrebbe? Accadrebbe che questa linea, condotta da una Società potente e che

gode di alti appoggi commerciali e governativi, farebbe egualmente la concorrenza alla navigazione libera, ma coll'altro danno che il commercio, che oggi è italiano, che si fa da Catania a Venezia per andare poi a diffondersi per mezz'Europa, allora sarebbe sottratto a noi e portato ad una città che è italiana, che desidera esserlo ancora più, ma che pur troppo appartiene ancora ad una potenza straniera. Dinanzi adunque a queste considerazioni io non vi so nascondere il mio dubbio che l'abbandono di questa linea sarebbe non solo un errore presente, ma un grave danno avvenire.

E qui debbo fare una dichiarazione. Io non credo punto che occorresse tutto ciò che dissi per persuadere l'onorevole signor Ministro. Il signor Ministro ha già fatto atto di condiscendenza nella Camera elettiva, accettando quell'ordine del giorno, il quale, se non soddisfa completamente, è pure qualche cosa. Se mi sono alquanto diffuso, lo feci per rispetto di voi, onorevoli Colleghi, essendochè mi stia a cuore di ottenere il vostro autorevole appoggio alla mia debole voce, e non poteva sperarlo, se non vi avessi manifestati i motivi che mi hanno indotto a parlare.

Concludo dunque, per parte mia e di molti miei onorevoli Colleghi, col proporre un ordine del giorno, il quale non diversifica gran fatto da quello votato alla Camera elettiva. Havvi soltanto qualche leggera modificazione, che merita di esservi accennata. L'ordine del giorno della Camera elettiva, diceva: *Brindisi-Messina*; noi abbiamo detto: *Brindisi-Catania*. Non fu nostro capriccio; fu la conseguenza delle cifre commerciali raccolte appunto alla Camera di commercio. Per esempio, Venezia, la quale fece nel 1876 un complessivo commercio colla Sicilia di 66,021 quintali di merci, ne ricevette 5111 da Messina e 53,906 da Catania. Catania adunque, soltanto che rispetto a noi, ha un commercio dieci volte maggiore.

Ecco la ragione di questa modificazione. Del resto, per me, che vadano a Messina o a Catania, poco monta; mi basta che vadano. Io credo che i concessionari di quella navigazione ci troverebbero già il loro conto nel toccare tutti quei porti dove potessero caricare un maggior peso di merci per portarle all'estremo limite dell'Adriatico.

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

L'altra modificazione si è, che abbiamo aggiunto un modesto avverbio, l'avverbio *sollecitamente*. Noi non crediamo che si debba lasciare lungo tempo questo ben di Dio abbandonato a se stesso. Temiamo il primo occupante; sarà forse una nostra soverchia paura, ma lo temiamo.

Ad ogni modo, se ci è nel Governo l'idea di secondare questo desiderio manifestato tanto dalla Camera elettiva, quanto, lo spero, da voi che lo suffragherete del vostro voto, è meglio far subito, e seguire il proverbio che dice: è meglio fare oggi quello che si può fare domani.

Nell'avvenire vi è sempre qualche cosa di misterioso che desta il dubbio ed opprime.

Finalmente abbiamo sottratta una condizione, che esisteva nell'antecedente ordine del giorno, ed era: *sino a che fosse aperta una linea di comunicazione tra Brindisi, Taranto e Gallipoli*.

Noi comprendiamo perfettamente l'aggiunta di quest'ultima frase. Gallipoli è proprio fuori del mondo. Non ha una ferrovia che la congiunga con la rete italiana, non ha più nessuna nave che entri obbligata nel suo porto, e ciò nullameno è tanta la vitalità commerciale di quel paese, che, malgrado le accennate difficoltà, ha saputo conservarsi uno de' porti più operosi del mare Jonio. Ma appunto perchè la condizione di Gallipoli è eccezionale, appunto perchè questa ferrovia si deve fare, appunto perchè la trovo necessaria, direi quasi urgente, io non vorrei poi che si cominciasse subito questa ferrovia di facile costruzione e che il beneficio dell'allacciamento non durasse che un anno.

Capisco che dopo si procederà innanzi, e che, una volta intrapresa la comunicazione, non sarà così facilmente spezzato quel vincolo, che deve unire il gruppo delle linee dell'Adriatico al gruppo delle linee del Mediterraneo; ma siccome io credo che stia nell'interesse vero d'Italia questo allacciamento, non farei dipendere la sua esistenza da un fatto accidentale, che non è legato con esso intimamente, ma solo per uno de' suoi elementi. Se invece, in seguito al rinnovarsi delle convenzioni si trovasse che questa linea potesse vivere da sè, allora il Parlamento od il Ministero penserà a sopprimerla, come certo dovrà soppri-

merne altre che riuscissero inutili od accennassero ad una florida indipendente esistenza.

Per tutte queste ragioni adunque io pregherei i miei Colleghi a voler sussidiare del loro appoggio l'ordine del giorno, che abbiamo deposto al banco della Presidenza. (*Segni di approvazione*)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno passato al banco della Presidenza è così concepito:

Il Senato confida che il Governo provvederà sollecitamente alla navigazione periodica tra Brindisi, Catania e Messina sino a che non sieno aperte le comunicazioni ferroviarie tra Gallipoli, Brindisi e Taranto. »

La parola spetta all'onorevole Senatore Cannizzaro.

Senatore CANNIZZARO. Dopo ciò che ha così bene esposto l'onorevole Berti mi parrebbe superfluo di aggiungere nuovi argomenti in favore della convenienza di mantenere le comunicazioni marittime dirette tra la Sicilia e i porti dell'Adriatico.

Soltanto io desidero dire qualche cosa riguardo all'urgenza di provvedere. È vera urgenza perchè essendo cessate in aprile quelle comunicazioni, gravi interessi commerciali di Catania sono stati scossi.

I commercianti catanesi erano abituati a quel servizio periodico per il trasporto delle mercanzie e nutrivano la speranza che si sarebbe provveduto, per cui ora è nata una sospensione nociva di commercio. L'onorevole Ministro d'Agricoltura, Industria e Commercio che conosce la statistica commerciale, potrà dire di quale momento siano gli interessi commerciali che sono stati turbati, di quale momento sia la esportazione di Catania per i diversi porti dell'Adriatico sia per destinazione per le città che sono sull'Adriatico, sia come passaggio, come transito per le altre destinazioni nel continente. Havvi veramente urgenza di provvedere, fra le altre, per quella ragione manifestata dall'onorevole Senatore Berti che il commercio potrà prendere altra via con danno ad una gran parte del commercio italiano. Quindi io aggiungo le mie parole a quelle dell'onorevole Berti. Non ripeto le ragioni da lui manifestate, solo vorrei che il Ministero si preoccupasse principalmente dell'urgenza, il quale pensiero è stato da noi manifestato avendo messo

nell'ordine del giorno quella parola *sollecitamente*.

PRESIDENTE. Se nessuno altro chiede la parola, la dò all'onor. Ministro dei Lavori Pubblici.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Io ringrazio il Senato della benevolenza con la quale accolse questa convenzione, dappoichè l'unica discussione che ebbe a sorgere in questo ramo del Parlamento si riferisce appunto al desiderio relativo alla conservazione di una linea di navigazione la quale congiunga Venezia alla Sicilia; il che non si concreta in proposta di modificazioni o di opposizione alla legge, ma soltanto in un ordine del giorno il quale è modellato sopra un altro, che io ho già accettato alla Camera dei Deputati. Il predetto desiderio è stato espresso tanto dalla Camera di commercio della città di Venezia come da quelle di varie città della Sicilia ed ebbe eco da parte dei rappresentanti della Nazione nonchè da parte dei signori Senatori che testè presero la parola come interpreti di quei desiderî e di quei bisogni.

Io ho sentito dar lettura dall'onorevole Relatore dell'Ufficio Centrale della petizione della Camera di commercio di Catania, de' cui reclami si erano resi interpreti nell'altro ramo del Parlamento gli onorevoli Deputati Speciale e Longo. Ma a questo riguardo io debbo ripetere ciò che alla Camera dei Deputati ebbi a dire, cioè che non saprei rendermi ragione dell'impressione di quella Camera di commercio la quale parla di sconforto, di scoraggiamento e simili, se non in questo senso che la Camera di commercio, come forse la popolazione di quella città, guardano lo stato di fatto che si verifica dall'aprile di quest'anno e che deve solo durare sino a quando vada in vigore la nuova convenzione che stiamo discutendo; poichè nell'aprile scorso cessò il servizio del Peirano, e non subentrano invece che col 1° luglio prossimo i servizi portati dalla nuova convenzione.

Ora, in virtù di quest'ultima gli approdi per Catania sono più che raddoppiati; per cui come ebbi a dire ieri alla Camera dei Deputati, è proprio il caso che i signori della Camera di Catania si lamentino perchè li abbia bagnati il sole.

Ma lasciando andare le espressioni della Camera di commercio della città di Catania e venendo all'ordine del giorno il quale è stato presentato al Senato, io dico molto net-

tamente e molto recisamente che, se gli onorevoli Senatori i quali lo hanno proposto lo formulano nei sensi in cui venne formulato alla Camera dei Deputati, ed ivi accettato da me, io sono ben lieto di accettarlo anche in questo recinto, sia pure coll'aggiunta della parola *sollecitamente*, perchè è ne' miei intendimenti di provvedere il più presto che mi sia possibile, e spero di poter soddisfare in breve a questo desiderio. Ma se viene formulato senza che contenga l'inciso il quale accenni a che si abbia a provvedere in questo modo speciale, mediante il congiungimento fra Brindisi e Taranto, non potrei accettarlo, perchè anche le intelligenze le quali furono prese da me coi concessionari allo scopo di agevolare l'adempimento di questo desiderio, sono nel senso appunto di una retribuita navigazione fra i porti di Brindisi e di Taranto, con l'obbligo soltanto di proseguirli in via gratuita per Catania e Messina.

In questo senso corrispondente alle intelligenze da me prese col concessionario del servizio dell'Adriatico, io posso accettare l'ordine del giorno. In un senso diverso io dichiaro che non lo potrei accettare; e non lo potrei accettare anche per reverenza alle dichiarazioni fatte nell'altro ramo del Parlamento, ove dichiarai che per ossequio al principio che era sempre stato proclamato dal Parlamento in conformità a quanto si pratica da tutte le altre nazioni, nelle navigazioni interne riteneva sussidiare solo de' servizi d'indole postale, servizi i quali indubbiamente sono fatti assai meglio dalle linee ferroviarie che non mediante le Compagnie di navigazione.

Dunque io ripeto che accetto di buon grado l'ordine del giorno, sia pure coll'aggiunta della parola *sollecitamente*, ma quando si mantenga l'inciso che è stato da me accettato alla Camera dei Deputati, e che è stato accettato in quel senso in relazione alle intelligenze che vennero prese col Florio allo scopo di procedere appunto il più presto possibile a sì desiderata navigazione.

Senatore BERTI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore BERTI. Veramente nella prima compilazione dell'ordine del giorno fatta in compagnia ai miei onorevoli Colleghi, quell'inciso esisteva. Io ho dette le ragioni per le quali avrei amato che non ci fosse. Ma appunto per

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

un sentimento di riguardo alla Camera dei Deputati i miei Colleghi ed io l'avevamo aggiunto. Mi si era però fatto credere che l'onorevole Ministro sarebbe stato egualmente contento quand'anche si fosse soppresso. Ora, siccome è una condizione che può limitare la durata del servizio, che noi invece desideriamo abbastanza lungo, è manifesto che noi eravamo prontamente corsi a cancellare quell'inciso.

Però se il signor Ministro mette innanzi una impossibilità assoluta dipendente da una prima ragione, cioè dal rispetto dovuto all'altro ramo del Parlamento, - e da una seconda, cioè dagli stessi patti delle convenzioni marittime, allora io nel mio nome particolare, non sapendo ancora se i miei onorevoli Colleghi sien pure del mio avviso, non avrei difficoltà ad aderire al desiderio esternato dall'onorevole Ministro e a rimetter l'inciso.

PRESIDENTE. Il Senatore Berti desidera che i signori Senatori sottoscritti con lui all'ordine del giorno dichiarino se intendono che siano rimesse le ultime parole che dicevano: « sino a che non siano aperte le comunicazioni ferroviarie fra Gallipoli, Brindisi e Taranto. ».

Senatore CANNIZZARO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore CANNIZZARO. Per parte mia dichiaro di accettare perchè confido nell'industria privata. Quando poi questa venisse meno alle speranze nostre, saremo sempre in tempo a mutar d'avviso.

PRESIDENTE. Ed il Senatore Rossi accetta egli pure?

Senatore ROSSI A. Io mi associo alle dichiarazioni dell'onor. Senatore Berti e dell'onorevole Senatore Cannizzaro.

PRESIDENTE. Se nessun altro dei Senatori sottoscritti domanda la parola, io li ritengo assenzienti alla restituzione di questa frase « fino a che non siano aperte »

Senatore GIOVANOLA, *Relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore GIOVANOLA, *Relatore*. La Commissione nell'esprimere il suo avviso sopra la petizione della Camera di commercio di Catania, ha implicitamente ammesso il principio che conveniva prendere atto delle dichiarazioni fatte dal signor Ministro, di voler provvedere a questo servizio senza onere del bilancio. In questo senso

ben volentieri la Commissione permanente di finanza darà il suo voto favorevole anche all'ordine del giorno che qui si propone. Però per essere coerenti al voto della Camera elettiva, sarebbe il caso di aggiungere anche l'indicazione di Messina.

Si tratterebbe di una semplice corsa di cabotaggio, nella quale è interesse eziandio dell'assuntore di toccare il maggior numero possibile di porti, senza essere vincolato da stringenti esigenze di celerità, e non v'ha dubbio che il concessionario troverà la sua convenienza di far partire la corsa da Messina col prolungare uno dei viaggi procedenti da Palermo.

Senatore CANNIZZARO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore CANNIZZARO. Si era soppresso, perchè era implicito che dicendosi Brindisi-Catania, fosse compresa anche Messina; però accetto che vi si aggiunga Messina-Catania.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Come diceva l'ordine del giorno precedente?

Senatore GIOVANOLA, *Relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore GIOVANOLA, *Relatore*. La Camera aveva votato Brindisi-Messina nel mentre l'ordine del giorno presentato in Senato parla semplicemente di Brindisi-Catania.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Io accetto di adoperarmi a che anche a Catania, la quale presentò la preindicata petizione, si estenda questo vantaggio, ma non posso dire fin d'ora se l'approdo a Catania debba avvenire nell'andata, oppure nel ritorno; se debba dirsi Brindisi-Messina-Catania, oppure Brindisi-Catania-Messina.

PRESIDENTE. Il Relatore della Commissione di Finanza propone che si dica Brindisi-Catania-Messina. Se non vi è opposizione, questa modificazione si intende accettata dai proponenti l'ordine del giorno.

E poichè nessun altro chiede la parola, la discussione generale s'intenderà chiusa.

Ora pongo ai voti l'ordine del giorno che suona così:

« Il Senato confida che il Governo provvederà sollecitamente alla navigazione periodica tra Brindisi, Catania e Messina sino a che non

sieno aperte le comunicazioni ferroviarie tra Gallipoli, Brindisi e Taranto. »

Chi intende approvare quest'ordine del giorno, voglia alzarsi.

(Approvato.)

Ora si procede alla votazione degli articoli.
Rileggo l'

Art. 1.

È approvata la convenzione stipulata il 4 febbraio 1877 dallo Stato e per esso dai Ministri delle Finanze e dei Lavori Pubblici, coi commendatori Raffaele Rubattino ed Ignazio Florio, contraenti tanto a nome proprio che delle compagnie da loro rappresentate, modificata dalle annesse dichiarazioni A, B, C.

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

Se nessuno chiede la parola su questo articolo, lo pongo ai voti.

Chi lo approva, sorga.

(Approvato.)

Art. 2.

Il Governo del Re provvederà sollecitamente alla istituzione della linea di navigazione da Ancona a Zara, valendosi della facoltà riservata dall'art. 3° del quaderno d'oneri per il servizio di navigazione postale e commerciale fra l'Italia e gli scali Levantini.

(Approvato.)

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Debbo avvertire il Senato che quando il progetto di legge fu votato dalla Camera, si dovette lasciare in bianco la data e il numero della legge relativa alla Convenzione col comm. Florio, perchè la legge stessa non era stata ancora pubblicata; ora, essendo avvenuta tale pubblicazione, prego il Senato di volere che si inseriscano nelle lacune lasciate nell'articolo 3 la data: 3 maggio 1877 e il numero: 3817, serie seconda.

PRESIDENTE. Si procede alla votazione dell'articolo 3 coll'aggiunta accennata dall'onorevole Ministro.

Art. 3.

Per l'adempimento delle condizioni dell'ac-

cennata convenzione, non che di quella stipulata l'11 novembre 1876 col comm. Ignazio Florio, approvata per legge del 3 maggio 1877, N. 3817, serie 2^a, il Governo del Re è autorizzato ad aggiungere al Capitolo 45, *Servizio postale e commerciale marittimo*, del bilancio passivo del Ministero dei Lavori Pubblici per l'anno 1877, la somma di lire due milioni ottocento cinquantacinque mila cento settantatre (lire 2,855,173) oltre la maggior somma occorrente per l'aumentata corsa quindicinale Palermo-Tunisi, e per la linea di navigazione da Ancona a Zara.

(Approvato.)

Art. 4.

Il Governo del Re è autorizzato a prorogare fino a tutto febbraio 1880 la convenzione stipulata con la Società *Peninsulare-Orientale* il 14 aprile 1872, per la linea Venezia-Brindisi-Alessandria.

(Approvato.)

Art. 5.

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

(Approvato.)

Art. 6.

Nel bilancio passivo del 1878 ed anni successivi, al Capitolo del *Servizio postale e commerciale marittimo*, sarà iscritta la somma occorrente per dare compimento alle suddette convenzioni.

(Approvato.)

Art. 7.

Saranno sottoposte all'approvazione del Parlamento la fusione della Società e la inversione delle linee contemplate nell'art. 5° della convenzione e nell'art. 3° dei vari quaderni di oneri.

Però la linea che verrà soppressa appena aperta all'esercizio la ferrovia Eboli-Torremare, in conformità all'art. 3° § A dei quaderni di oneri per la navigazione tra il continente e la

Sicilia, sarà invertita in una terza corsa di cabotaggio da Napoli a Messina, toccando Pisciotta, Paola, Pizzo e Reggio, da mantenersi fino all'apertura della linea ferroviaria Eboli-Reggio.

(Approvato.)

La votazione di questo progetto di legge sarà fatta cogli altri a squittinio segreto.

Si procede ora allo spoglio dei voti.

Risultato della votazione sul progetto di legge forestale:

Votanti	73
Voti favorevoli	64
Contrari	9

(Il Senato approva.)

Si procede all'appello nominale per la votazione a squittinio segreto del progetto di legge sulla convenzione per i servizi postali e commerciali marittimi, dianzi discusso.

Senatore TORELLI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore TORELLI. È stata distribuita or ora la Relazione relativa all'approvazione della Convenzione per la concessione al sig. Alberto Vaucamps della costruzione e dell'esercizio della strada ferrata da Milano ad Incino-Erba.

Questa concessione è fra le più importanti, poichè è utile al paese ed allo Stato.

La Relazione è brevissima, ed essendo già stato uso altra volta in Senato, in simili circostanze, di leggere la Relazione e poi passare immediatamente alla discussione di un progetto di legge, io pregherei il Senato che anche per questo, dichiarato d'urgenza, si procedesse in tal guisa.

Approvazione di tre progetti di legge.

PRESIDENTE. Il signor Senatore Torelli propone che si proceda alla discussione del progetto di legge: Convenzione per la concessione al sig. Alberto Vaucamps della costruzione e dell'esercizio della strada ferrata da Milano ad Incino-Erba, il quale fu dichiarato d'urgenza.

Se non vi è opposizione si procederà alla lettura della relativa Relazione per procedere poi alla discussione di questo progetto di legge:

Il Senatore, Segretario, CHIESI dà lettura della relazione seguente:

Signori Senatori. — Il progetto di legge sottoposto ora alle vostre deliberazioni riguarda la concessione fatta dal Governo al sig. Alberto Vaucamps della costruzione e dell'esercizio di una strada ferrata da Milano ad Incino-Erba. La lunghezza della nuova linea concessa è di chilometri 45,389 compreso il tronco di allacciamento Seveso-Camnago, ma essa riducesi a chilometri 41,591 pel fatto che il tronco Milano-Boviso della lunghezza di chilometri 3,798 è comune a questa linea ed alla linea Milano-Saronno, già accordata allo stesso concessionario.

« Gli oneri che in questa concessione lo Stato assume sono i seguenti:

1. Sussidio chilometrico di annue lire mille per la durata di 35 anni (art. 3 della convenzione);

2. Esenzione di alcuni atti dal diritto proporzionale di registro (art. 32 del capitolato).

3. Concessione di franchigia di dogana per materiali che non potessero acquistarsi in Italia ad eguali condizioni di bontà e di prezzo (articolo 31 del capitolato).

4. La concessione fatta per novant'anni (art. 29 del capitolato); ma dopo vent'anni è in facoltà dello Stato di riscattarla, verso pagamento di quote semestrali corrispondenti al reddito netto del settennio precedente al riscatto.

« A questi oneri fanno riscontro oltrechè i profitti per tassa di ricchezza mobile, pel decimo del trasporto dei passeggeri e per altri titoli, l'obbligo gratuito imposto al concessionario del servizio di posta per lettere o dispacci del Governo (art. 38 del capitolato), ed il trasporto di persone e di oggetti per conto del Governo con tariffa speciale (art. 36 del capitolato).

« La linea Milano-Incino-Erba è, fra le linee di interesse locale concesse fino ad ora in Italia, quella che dal punto di vista della popolazione agglomerata e della comunicazione fra comune e comune, presenta le condizioni più favorevoli.

« Non è quindi a meravigliarsi che il concessionario sig. Vaucamps abbia potuto ottenere dai vari comuni interessati la somma di lire 750 mila a fondo perduto. Concorrono a formare questa somma la provincia di Milano per lire 150 mila, per altrettanto quella di Como; per lire 75 mila il comune di Milano; il rima-

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

nente in quote più piccole altri comuni ed industriali.

« Trattasi dunque di una linea ferroviaria alla quale due importanti provincie del Regno prestano il loro concorso materiale e morale, che raccoglie pienamente il suffragio di quelle popolazioni, e non importa allo Stato un aggravio superiore a quello che in consimili casi fu già concesso ad altre vie di comunicazione. Il vostro Ufficio Centrale conclude quindi col proporvi l'approvazione del progetto di legge. »

PRESIDENTE. Si dà ora lettura del progetto di legge :

Articolo unico.

È approvata la convenzione stipulata il 18 maggio 1877 dai Ministri dei Lavori Pubblici e delle Finanze col signor Alberto Vaucamps, per la concessione al medesimo della costruzione e dell'esercizio di una strada ferrata da Milano ad Incino-Erba.

È aperta la discussione generale.

Se nessuno domanda la parola, trattandosi di un progetto di legge di un solo articolo, la votazione si farà per squittinio segreto.

Si procede ora per appello nominale alla votazione delle due leggi ; l'una per la concessione dei servizi postali e commerciali marittimi nel Mediterraneo e nei mari dell'Indo-China con le Società Rubattino e Florio ; l'altra per l'approvazione della convenzione col signor Alberto Vaucamps della costruzione e dell'esercizio di una strada ferrata da Milano ad Incino-Erba.

(Il Senatore, Segretario, Tabarrini fa l'appello nominale.)

Senatore PEPOLI G. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore PEPOLI G. Poichè sono presenti gli onorevoli Ministri della Marina e degli Esteri, mi pare che si potrebbero discutere i progetti di legge, l'uno sulla convenzione postale fra l'Italia e la Repubblica di S. Marino, l'altro relativo all'estensione ai medici della marina delle disposizioni della legge 9 ottobre 1873.

Faccio questa proposta per agevolare il lavoro acciò non si affastelli poi tutto negli ultimi giorni.

PRESIDENTE. Il Senatore Pepoli domanda che si ponga in discussione il progetto di legge relativo all'estensione ai medici della marina,

delle disposizioni della legge 9 ottobre 1873, e quello che riguarda una convenzione postale fra l'Italia e la Repubblica di San Marino.

Siccome sono presenti il Ministro della Marina che ha proposto la legge N. 53 e il signor Ministro degli Esteri che ha proposto la legge N. 59, e invece non sono presenti gli altri Ministri, così le leggi iscritte all'ordine del giorno prima di queste due non potrebbero esser messe in discussione. Quindi, non per alterare l'ordine del giorno, ma per la necessità delle cose, si pongono in discussione i detti due progetti N. 53 e 59.

Il primo s'intitola : Estensione ai medici della marina delle disposizioni della legge 9 ottobre 1873.

Ne do lettura :

Articolo unico.

« Per gli effetti delle leggi sulle pensioni di ritiro e riforma, all'ufficiale medico della marina militare saranno computati come servizio effettivo ed a titolo di studî preliminari, i cinque anni antecedenti alla sua nomina a medico o chirurgo militare.

« Questi cinque anni non potranno decorrere che dall'età di 17 anni compiuti, nè potranno essere calcolati i servizi anteriori alla nomina a medico o chirurgo militare, a meno di rinunciare alla valutazione di 5 anni a titolo di studî preliminari. »

Se nessuno domanda la parola, questo progetto di legge, trattandosi di un solo articolo, si metterà ai voti per squittinio segreto a suo tempo.

Ora si passa alla discussione del progetto di legge per la Convenzione postale fra l'Italia e la Repubblica di San Marino.

Leggo l'articolo unico.

Articolo unico.

« Il Governo del Re è autorizzato a dare piena ed intera esecuzione alla convenzione postale fra l'Italia e la Repubblica di San Marino, firmata in Firenze il 2 marzo 1877, e le cui ratifiche furono scambiate il....

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

Convenzione postale fra l'Italia e la Repubblica di San Marino.

Il Governo di S. M. il Re d'Italia ed il Governo della Repubblica di San Marino, volendo in alcune parti modificare la convenzione postale conclusa fra i due Stati il dì 7 febbraio 1865 in Torino, hanno nominato a questo fine per loro plenipotenziari:

Il Governo di S. M. il Re d'Italia:

Il cavaliere Giovanni Barbavara di Gravelona, grand'ufficiale dell'Ordine dei Santi Maurizio e Lazzaro, commendatore dell'Ordine della Corona d'Italia, Senatore del Regno, direttore generale delle poste.

Il Governo della Repubblica di San Marino:

S. E. il commendatore Paolo Onorato Vighiani, gran Cordone degli Ordini dei Santi Maurizio e Lazzaro e della Corona d'Italia, Ministro di Stato, Senatore del Regno, primo presidente della Corte di cassazione di Firenze, patrizio e consultore della Repubblica di San Marino;

I quali, dopo essersi scambiati i loro pieni poteri, trovati in buona e debita forma, sono convenuti negli articoli seguenti:

Art. 1.

Fra i due Stati continuerà ad aver luogo un cambio regolare e quotidiano di corrispondenze in pieghi chiusi per mezzo degli uffici di Rimini e di San Marino.

Art. 2.

La spesa del trasporto dei pieghi postali da Rimini a San Marino, e da San Marino a Rimini, sarà sostenuta dalla Repubblica di San Marino.

Art. 3.

Le tasse delle corrispondenze cambiate fra il Regno d'Italia e la Repubblica di San Marino saranno quelle stesse fissate dalla tariffa postale interna del Regno d'Italia.

Art. 4.

Le amministrazioni postali italiana e sanmarinese riterranno ciascuna per sé e per intero le tasse riscosse dai rispettivi loro uffici sulle anzidette corrispondenze.

Art. 5.

Le tasse da riscuotersi dall'ufficio di San

Marino per la francatura delle corrispondenze destinate a paesi esteri al di là del Regno d'Italia, e le tasse dal medesimo ufficio riscosse per le corrispondenze non franche originarie dei paesi esteri e dirette a San Marino, saranno quelle stesse che sono e che potranno in seguito essere determinate dalle tariffe in vigore nel Regno d'Italia per le corrispondenze da e per l'estero.

Art. 6.

L'amministrazione delle poste di San Marino riterrà a suo profitto tutto il montare delle tasse riscosse dai suoi uffici sulle corrispondenze menzionate nel precedente articolo 5.

Art. 7.

La Repubblica di San Marino non potrà sotto qualsiasi pretesto imporre alcuna soprattassa sulle corrispondenze regolarmente francate e che saranno rimesse come tali all'ufficio di San Marino dall'ufficio di Rimini.

Art. 8.

La francatura delle corrispondenze del Regno d'Italia per la Repubblica di San Marino, e la francatura delle corrispondenze della Repubblica di San Marino per il Regno d'Italia e per paesi esteri dovrà sempre essere rappresentata dai francobolli in uso nel rispettivo Stato.

Art. 9.

La corrispondenza ufficiale relativa al servizio postale fra i due Stati avrà corso in franchigia.

Art. 10.

Gli abitanti del Regno d'Italia e gli abitanti della Repubblica di San Marino potranno tramettersi, mediante vaglia postali, delle somme di danaro estensibili fino a lire 1000 per ciascun vaglia.

Per gli effetti di questo cambio l'ufficio postale di San Marino è pareggiato agli uffici dei capoluoghi delle provincie del Regno d'Italia.

Art. 11.

Per l'emissione ed il pagamento dei vaglia postali l'ufficio di San Marino si uniformerà alla tariffa ed ai regolamenti in vigore nel Regno d'Italia per il servizio dei vaglia postali e relativa responsabilità.

Art. 12.

L'amministrazione italiana e l'amministrazione sanmarinese riterranno ciascuna a pro-

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

prio esclusivo profitto le tasse dei vaglia emessi dai rispettivi uffici.

Art. 13.

Con regolamento speciale le due amministrazioni postali determineranno di comune accordo, ove occorra, le norme particolari necessarie alla esecuzione della presente convenzione.

Art. 14.

La presente convenzione sarà messa in vigore il 1° luglio 1877 e durerà per due anni. Oltre codesto tempo continuerà ad avere effetto di anno in anno finchè sei mesi avanti alla scadenza non venga disdetta da una delle alte parti contraenti.

Art. 15.

Questa convenzione sarà ratificata dai Governi rispettivi, e il cambio delle ratifiche seguirà nel più breve termine possibile.

In fede del che i plenipotenziari rispettivi hanno firmata la presente convenzione e vi hanno apposto il sigillo delle loro armi.

Fatto a Firenze in doppio originale questo dì 2 marzo 1877.

Firmato : G. BARBAVARA
(L. S.)

Firmato : P. O. VIGLIANI
(L. S.)

Per copia conforme all'originale esistente negli archivi del Ministero per gli affari esteri.

Roma, 5 aprile 1877.

Il Direttore generale
A. PEIROLERI.

PRESIDENTE. È aperta la discussione sull'articolo unico di questo progetto di legge.

Senatore TORELLI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore TORELLI. Nel progetto di legge è detto che le ratifiche si scambieranno il e lascia in bianco l'epoca di queste ratifiche. Ora, essendo meno normale e regolare per una legge il lasciare la data in bianco, io pregherei l'on. Ministro degli Esteri a voler accen-

nare le cause per le quali non si può fin d'ora fissare la data di questa ratifica.

MINISTRO DEGLI AFFARI ESTERI. Ordinariamente le ratifiche dei trattati non hanno luogo che quando i trattati sono approvati, quindi evidentemente si lascia la data in bianco fino al giorno in cui l'approvazione abbia luogo.

Ecco la ragione per cui resta in bianco la data della ratifica.

PRESIDENTE. Dunque il progetto di legge resta quale si trova e non essendovi nessuno iscritto e nessuno che chieda la parola, l'articolo unico sarà votato per squittinio segreto.

PRESIDENTE. Si procede allo spoglio dei voti.

Risultato della votazione :

Convenzione per la concessione dei servizi postali e commerciali marittimi nel Mediterraneo e nei mari dell'Indo-Cina, con la Società Rubattino e Florio :

Votanti	73
Favorevoli	65
Contrari	8

(Il Senato approva.)

Approvazione della Convenzione per la concessione al signor Alberto Vaucamps della costruzione e dell'esercizio d'una strada ferrata da Milano ad Incino-Erba :

Votanti	73
Favorevoli	68
Contrari	5

(Il Senato approva.)

PRESIDENTE. Ormai non essendo più in numero legale i Senatori presenti, le altre due leggi N. 53 e 59 saranno poste a squittinio segreto domani.

La seduta principierà a ore 2, ponendosi innanzi tutto all'ordine del giorno la votazione a squittinio segreto delle dette due leggi N. 53 e 59, e poi seguitando l'ordine del giorno d'oggi.

La seduta è sciolta (ore 5 3/4).