

XXXIX.

TORNATA DEL 12 APRILE 1893

Presidenza del Presidente FARINI.

Sommario. — *Sunto di petizioni — Omaggi — Congedi — Proclamazione del nuovo senatore principe Corrado Moncada di Paternò — Commemorazione del senatore conte Gigliucci — Proposta del senatore Cavalletto di un Indirizzo di felicitazione alle LL. Maestà in occasione delle nozze d'argento, approvata — Discussione del progetto di legge: Convenzioni per la concessione dei servizi postali e commerciali marittimi — Discorsi dei senatori Rossi Alessandro, Brioschi relatore e del Ministro delle poste e dei telegrafi — Chiusura della discussione generale.*

La seduta è aperta alle ore 2 e mezzo pom.

Sono presenti il presidente del Consiglio e ministro dell'interno ed il ministro delle poste e dei telegrafi: più tardi intervengono i ministri di grazia e giustizia, di agricoltura, industria e commercio e della marina.

Il senatore, *segretario*, COLONNA F. legge il processo verbale della seduta precedente, che viene approvato.

Sunto di petizioni.

Lo stesso senatore, *segretario*, COLONNA F. legge il seguente sunto di petizioni.

« N. 14. — La Società di mutuo soccorso fra i capitani marittimi liguri, ricordando alcune dichiarazioni fatte dal Ministero alla Camera dei deputati relativamente ad una Cassa di previdenza a beneficio del personale della Società di navigazione, fa istanza affinchè nella discussione in Senato siano fatte in proposito esplicite dichiarazioni.

« 15. — Il Consiglio provinciale di Palermo fa istanza al Senato, perchè non approvi ove fosse presentato, il disegno di legge sulla unificazione della Cassazione in materia civile.

« 16. — Il presidente a nome della Camera di commercio di Trapani, fa voti perchè dal Se-

nato venga approvato il disegno di legge relativo alle convenzioni marittime.

« 17. — Giovanni Suri di Milazzo, cancelliere a riposo, fa istanza perchè venga introdotta qualche modificazione al disegno di legge relativo alla riforma dell'art. 156 del Codice di procedura civile.

« 18. — Il direttore della Banca della piccola industria di Brescia fa istanza perchè venga introdotta una disposizione nel progetto di legge per modificazioni all'art. 156 del Codice di procedura civile.

« 19. — Il presidente della lega anticlericale Giordano Bruno comunica un voto adottato da quella associazione perchè vengano approvati dal Parlamento i disegni di legge sulla precedenza del matrimonio civile al rito religioso e sul divorzio ».

Omaggi.

Fanno omaggio al Senato:

Il ministro dei lavori pubblici degli *Annali del Consiglio delle tariffe per le strade ferrate* (1892);

Il presidente della regia Accademia della Crusca degli *Atti di quel R. Istituto in data 4 dicembre 1892*;

Il sindaco di Novara degli *Atti di quel Consiglio comunale per l'anno 1892*;

Il direttore del regio Comitato geologico del regno, del vol. 4^o delle *Memorie di quel R. Istituto*;

Il ministro degli esteri dell'*Elenco delle ambasciate, legazioni e consolati del regno d'Italia all'estero*;

Il direttore della *Rivista di Artiglieria e Genio* del vol. I di quella pubblicazione;

Il signor Carapanos di un suo *Discorso nella discussione del bilancio del Tesoro pronunciato alla Camera dei deputati in Atene il 20 gennaio 1893*;

Il ministro del Tesoro dell'*Esposizione finanziaria da lui fatta alla Camera elettiva l'11 febbraio 1893*;

Il prof. Barduzzi del suo *Studio sul rinnovamento della scuola educativa in Italia*;

I prefetti di Vicenza, Bologna e Mantova degli *Atti dei rispettivi Consigli provinciali per l'anno 1892*;

Il prof. Alessandro Stoppato di un suo opuscolo intitolato: *Se i membri del Parlamento possono ai fini penali essere considerati come pubblici ufficiali*;

Il ministro di grazia e giustizia dell'*Annuario del suo dicastero*;

Il signor E. F. Bona di un suo studio giuridico per titolo: *Della precedenza obbligatoria del matrimonio civile al religioso*;

Il ministro di agricoltura, industria e commercio degli *Aunali di statistica*; Atti della Commissione per la statistica giudiziaria civile e penale;

Il ministro delle finanze della *Relazione del presidente della Commissione centrale dei valori per le dogane sulla revisione del 1892-93*.

Il presidente della Regia Accademia delle scienze, lettere ed arti di Padova degli *Atti e memorie dell'Istituto stesso per l'anno 1891-92*;

Il rettore della R. Università di Macerata dell'*Annuario scolastico 1892-93 di quell'Istituto*;

Il presidente della Società pel bene economico di Roma della *Memoria dell'imposta sui fabbricati in Roma*;

Il Ministro della pubblica istruzione del volume terzo delle *Opere di Galileo Galilei*;

Il direttore del Banco di Sicilia della *Relazione del Consiglio di amministrazione della gestione 1892*;

Il ministro del Tesoro del *Discorso da lui pronunciato nell'inaugurazione del monumento a Quintino Sella in Roma*;

Il signor Antonio Noto-Galati di un suo opuscolo per titolo: *Precedenza obbligatoria del matrimonio civile al religioso*;

Il rettore della R. Università di Roma dell'*Annuario scolastico 1892-93*;

Il direttore generale della Banca Nazionale delle sue *Relazioni sulle operazioni di quell'Istituto per l'anno 1892 e sulla proroga della Società*;

Il signor Angiolo Angiolini della pubblicazione *Il massimario penale della Cassazione italiana sino al 31 dicembre 1890, con note giuridiche, ecc.*;

Il direttore della Banca Nazionale Toscana del *Bilancio di quell'Istituto per l'anno 1892*.

Congedi.

PRESIDENTE. Chiedono un congedo i signori senatori, Majorana-Calatabiano di 15 giorni per motivi di famiglia; Blanc di 8 giorni per motivi d'ufficio; Ginestrelli di 15 giorni per affari di famiglia; Compagna Pietro di 20 giorni per motivi di salute.

Se non vi sono obiezioni, questi congedi si intenderanno accordati.

Proclamazione di un nuovo senatore.

PRESIDENTE. Essendo presente nelle sale del Senato il signor principe Corrado Moncada di Paternò, i di cui titoli di ammissione il Senato giudicò validi in una delle precedenti sedute, prego i signori senatori Gravina e Paternò di introdurlo nell'aula.

(Il senatore Corrado Moncada principe di Paternò viene introdotto nell'aula e presta giuramento secondo la consueta formula).

PRESIDENTE. Do atto al signor senatore Corrado Moncada principe di Paternò del prestatò giuramento, lo proclamo senatore del Regno e lo immetto nell'esercizio delle sue funzioni.

Commemorazione del senatore Gigliucci.

PRESIDENTE. Signori Senatori!

Ci è stato tolto un altro collega, il conte G. Battista Gigliucci.

Ascritto al Senato il 26 gennaio 1889, l'alto ufficio rimunerò il lungo, fedele, patriottico operare dell'estinto.

Il quale nella nativa Fermo, anzi nella Marca, come prima del 1848 e nei fatti di quell'anno e nei disastri seguenti era stato in vista fra chi ad indipendenza e libertà aspirava; così dopo il rinnovamento nazionale devotamente servì le libere istituzioni costantemente favoreggiate e promosse. Imperocchè anche fra i fuorusciti del decennio espiatore egli, il conte Gigliucci, fu, come già in casa, nel novero di quelli che o per grado, o per dottrina, o per dovizia sovrastando, preparatori e strumenti delle future rivendicazioni, quasi capi d'ogni città, davan credito e direzione ai novatori.

Eletto al Consiglio dei deputati di Roma nei brevi ed agitati giorni nei quali la signoria dei chierici si chiari incompatibile con le forme dei Governi da loro stessi chiamati ammoderati; rieletto deputato durante tre legislature (8-10-12) quando la sua divenne provincia del regno d'Italia, i concittadini si mostrarono ognora grati e ricordevoli di lui, curante più di altri che di sé; di lui che non aveva esitato a risicare gli averi e la domestica quiete per il pubblico bene.

Nei due rami del Parlamento stimato e riverito quant'altri mai; fra i deputati per due sessioni segretario; ai lavori dell'una e dell'altra Camera partecipò fino all'ultimo con diligenza singolare. E neppure di questa, modestissimo quale era, si faceva bello; ma se l'arrecava a coscienza sia negli uffici politici, sia in ogni altro pubblico incarico di che i Fermani, nella sua dirittura ed illibatezza confidenti, spesso l'onorarono.

Morì in Roma il giorno 29 di marzo, trascorso più che mezzo il settantottesimo anno di età, e volle sepoltura senza corteo, nè funebre pompa.

Del conte G. B. Gigliucci, che fu un fiore di gentiluomo e di cittadino il Senato rimpiange la perdita; chiunque lo conobbe da vicino, come me per lunghi anni, ne onorerà sempre la memoria. *(Benissimo)*.

Mozione del senatore Cavalletto.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare sull'ordine del giorno il signor senatore Cavalletto.

Senatore CAVALLETTO. Sicuro di essere interprete del sentimento unanime del Senato, io mi permetto di proporre che in occasione delle nozze d'argento dei nostri Sovrani, Umberto e Margherita, dalla nostra Presidenza si presenti un indirizzo, da dedicare ai Sovrani stessi, di felicitazione, che sia conferma di quell'identificazione di sentimenti, che in ogni tempo, in ogni occasione uniscono la Nazione alla Reale Famiglia, alla Monarchia ed alla Casa di Savoia, che è la base della nostra unità e indipendenza e che gode meritamente tutto l'affetto dei veri e leali italiani (*Vive e prolungate approvazioni - Applausi*).

PRESIDENTE. Pongo ai voti la proposta dell'onorevole senatore Cavalletto:

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Il Senato approva la proposta del signor senatore Cavalletto).

La Presidenza si farà un dovere in una delle prossime sedute di sottoporre alle deliberazioni del Senato l'indirizzo che il Senato stesso ha voluto commettere alla Presidenza.

Discussione del progetto di legge: « Convenzioni per la concessione dei servizi postali e commerciali marittimi » (N. 89).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: Discussione del progetto di legge: Convenzioni per la concessione dei servizi postali e commerciali marittimi.

Chiedo al signor ministro delle poste e dei telegrafi se egli consente che la discussione si apra sul contro-progetto proposto dall'Ufficio centrale.

FINOCCHIARO-APRILE, ministro delle poste e dei telegrafi. Consento che la discussione sia aperta sul controprogetto proposto dall'Ufficio centrale con riserva di modificazioni ed emendamenti ai singoli articoli.

PRESIDENTE. Prego di dar lettura del progetto di legge dell'Ufficio centrale.

Il senatore, segretario, COLONNA F. legge:

(V. Stampato N. 89-A).

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale:

Do facoltà di parlare all'onor. Rossi Alessandro.

Senatore ROSSI ALESSANDRO! Dirò prima, o signori, della marina mercantile italiana, dirò poi della Navigazione Generale Italiana, sperando che quell'appellativo non costituirà mai una antinomia, e sperando ancora che dalle nostre discussioni, ogni divergenza fra il ministro e l'Ufficio centrale dovrà scomparire.

Certo la prima, la marina mercantile italiana è nel cuore di tutti, non lo è certamente meno negli eminenti membri dell'Ufficio centrale.

La marina mercantile italiana rappresenta la patria lontana più ancora della marina da guerra. La Navigazione Generale Italiana ne rimarrà, io spero, il satellite maggiore, tanto più efficace, tanto più utile, se saprà illuminarsi di nuova luce.

Per parte mia mi propongo di non aggiungere equivoci in una materia che finora si è sempre, a mio avviso, trascinata fra gli equivoci, e spero di cattivarmi l'attenzione, sempre benevola, del Senato, pel merito della chiarezza.

Per questo intento farò subito una premessa là dove altri porterebbe una conclusione.

La mia premessa è questa: è una sentenza che ho pronunciato otto anni or sono da questo medesimo banco: non vi può essere una marina mercantile prospera, se non ha dietro di sé un paese che lavori e che produca. Mancando ciò, a che varrebbe una marina nazionale? sarà sfruttato il paese dall'estero. I ritorni scarichi significano noli alti; noli alti significano esportazione impedita.

Un paese particolarmente agricolo come è il nostro, posto tra due mari così celebri, va assolutamente munito di larghi mezzi di esportazione.

Nuovi traffici occorrono; i nuovi traffici sono l'aspirazione, sono l'azione di tutte le marine mercantili di questa vecchia Europa. E nella vecchia Europa la marina mercantile italiana è rimasta in coda; è anemica, perchè è orbata di linee interoceaniche. Essa si consuma nelle lotte intestine di piccolo cabotaggio; si può quasi dire che la nostra influenza nel Mediterraneo è teorica; è quasi una parvenza la nostra influenza in Oriente. L'Italia è costretta a ripiegarsi dentro se stessa, finisce col binario ed i ricchi prodotti del Sud sono in balia, anche per l'esportazione, delle tariffe ferroviarie.

Io che non sono abituato a portare dogmi, ma fatti in quest'aula, vi segnalai più volte la stazionarietà dolorosa del nostro movimento commerciale.

Nel 1872 avevamo 2344 milioni di movimento tra importazione ed esportazione, netto dai metalli preziosi; nel 1882 ne avevamo 2378 milioni; nel 1892 ne abbiamo 2128 milioni; poco su, poco giù, in questo ventennio la differenza sta sui 50 milioni più o meno. È più doloroso ancora che costantemente ci manteniamo in una media che va poco lontano dai 300 milioni di deficit della esportazione sulla importazione.

Come si spiega questo? pertanto quanti avvenimenti diversi succedettero in questi 20 anni! A dir solo delle ferrovie che si sono quasi raddoppiate. Stagnò dunque così la ricchezza pubblica? E notate che dappertutto gli aumenti del movimento commerciale si accompagnano cogli aumenti della marina mercantile. E mentre i noli sono ribassati del 50 al 70 per cento, le marine mondiali sovvenzionate formicolano nei mari lontani; dappertutto il movimento commerciale aumenta, e noi immobili rimaniamo nella gora che vi ho descritto.

Il relatore dell'Ufficio centrale citò parecchie deliberazioni della Commissione reale del 1877 che io per brevità chiamerò dalla data della relazione la Commissione del 1889. L'onorevole Brioschi che ne fu il presidente scordò la migliore deliberazione, e fu quella del 22 dicembre 1888, quando portò innanzi il prospetto B, nel quale erano determinate sei grandi linee interoceaniche per un valore totale di sovvenzioni, compreso lo stanziamento allora in corso, di 15,688,686 lire.

Va senza dire, o signori, che nelle odierne condizioni io accetto le convenzioni marittime come sono presentate, ma le accetto a peggio andare.

Nel 1885 accettai anche la legge sui premi della quale parlerò più tardi; ero col Governo allora, lo sono quest'oggi.

Ringrazio l'Ufficio centrale di aver eliminata la questione di finanza, di aver sorpassato sulla durata, di aver quindi approvata la continuazione dei servizi marittimi sovvenzionati; non li incrimina, meno nella particella delle tariffe; lasciò dormire anche le teorie abolizioniste e dottrinarie che si leggono tra le righe.

Per me trovo eloquente quella relazione an-

che dove tace. Tuttavia la freddezza matematica che è nella natura dell'eminente nostro collega, rispecchia, senza volerlo, la storia della marina mercantile italiana, dal 1870 in qua; storia non di fatti, ma di studi, di discussioni, d'inchieste.

Quindi perdonerà il Senato, perdonerà l'Ufficio centrale; se io sono costretto di uscire da quei limiti apparentemente semplici in cui la relazione si è rinchiusa.

La questione per me è molto più alta, molto più alta che non sieno « alcune disposizioni dei quaderni d'onori ».

Non tornerà inutile, o signori, che di quella storia io vi costituisca brevemente la sintesi, nel periodo di trasformazione generale di tutte le marine del mondo, con accenno alla nostra situazione particolare rispetto ad altri vettori principali nell'interno quali le ferrovie; rispetto ai porti marittimi, rispetto alle finanze ed al fisco; dirò brevemente del linguaggio delle inchieste, dei verdetti delle Commissioni, finchè sorprese negli ultimi anni dalle crisi finanziarie le sorti della nostra marina mercantile vennero trascinate in quella specie di resecazione meccanica che si è operata in tutti i servizi dello Stato indistintamente. E se nel fare questa rivista del *meminisse iuvabit* il Senato vorrà concedermi pazienza, sarò anche relativamente breve.

La situazione al Senato oggi si presenta analoga a quella del 1885; allora si discussero i premi durando le sovvenzioni, oggi si discutono le sovvenzioni durando i premi.

La marina mercantile, io mi domando, in questi otto anni, che cosa ha guadagnato? Nulla? E prima? Nulla. E convien dire che le inchieste, le Commissioni, onor. Brioschi, furono cinque, non quattro, e anche l'ultima del 1889 è rimasta vana.

Tutte le nazioni marinare in questo frattempo furono in progresso costante. La Germania, che per adoperare un termine usuale, pareva materia trascurabile in fatto di marina nel 1870, oggi possiede 240 mila tonnellate più della Francia, che ha le colonie; dà premi alla riserva navale, come danno gli Inglesi; possiede già 14 piroscafi magnifici tra 18 a 16 e mezzo nodi l'ora.

L'Inghilterra ha 8,500,000 tonnellate, la Francia 843,000 e la Spagna 439,000.

Noi, ancora nel 1877, eravamo la terza delle marine mondiali; ancora un quarto di secolo fa avevamo 8000 buoni bastimenti a vela. E i capitali non accorrevano allora alla marina mercantile?

Rimarranno leggendarie nella storia le carature di Camogli, le associazioni di Procida e di Sorrento.

Cavour, giusto allora, iniziava con Rubattino il servizio di Tunisi ed organizzò il servizio di Crimea con marina italiana; allora che l'Inghilterra doveva ricorrere all'aiuto delle flotte americane. Cavour pensava già al Lloyd italiano per servirsi nel Sud America, sempre ostile a sovvenire navi estere, e di sua mano corresse e rivide i capitoli di onere, che hanno poi servito di base alle convenzioni marittime del 1862.

Si capisce come la povera Venezia fosse dalla politica austriaca tenuta nell'isolamento a pro di Trieste, ma al sud i Borboni medesimi quanto non fecero per la marina?

Avevano due Compagnie sovvenzionate e non cariche di tasse e di altri oneri. Ed oggi, signori, noi siamo al sesto posto con poco più di 300,000 tonnellate. E se vogliamo fare il paragone in rapporto della popolazione col tonnello, siamo al nono posto.

Quali cause produssero questo sperpero di energia, tanto tesoro di tradizioni? Il nostro valore era concentrato nella marina a vela. La trasformazione fu per noi dolorosa in quanto che dovevamo cambiare le materie prime; e cantieri, e discipline, e porti, e modi di associazione. Tanto il passaggio ai piroscafi a vapore doveva a noi riuscire penoso, tanto maggiore era quindi il nostro debito di venire in soccorso della nostra marina con i mezzi medesimi che hanno adoperato tutte le altre nazioni, anzi maggiori. Perché non sono cinque sole le nazioni, come ha citato l'onorevole relatore, quelle che godono sovvenzioni o premi; egli ha dimenticato la Germania, la Spagna, la Russia, il Portogallo...

Senatore BRIOSCHI, *relatore*. Non sovvenzioni, premi sì.

PRESIDENTE. Prego di non interrompere.

Senatore ROSSI ALESSANDRO... Tutte le nazioni danno sussidi o premi alle loro marine e verrà presto anche l'America del Nord,

Forse che non si è consultato il paese? Si sono fatte cinque Commissioni d'inchiesta, come dissi.

La Commissione reale del 1870; quella del 1875 con Rudini alla testa, quella del 1876 difesa da Zanardelli, quando il compianto Baccharini domandava 10 a 12 milioni di più per le sovvenzioni della marina nazionale.

Poi l'inchiesta grande che io chiamerò del 1883, della quale fu presidente il nostro collega senatore Brioschi. Come nel 1887-89 lo fu della quinta. E quando in un'altra aula si fecero le proposte che le presenti convenzioni fossero portate alla scadenza di cinque soli anni, era ancora col motivo che si dovessero fare nuovi studi e si facesse quindi una sesta inchiesta. Mai, o signori, si è tanto discusso e tanto meno concluso, come sulla marina mercantile d'Italia.

Tutta l'Italia marinara fu consultata e non una sola volta; fu consultata per inchiesta orale e per inchiesta scritta; i responsi furono chiari, chiarissimi. Si direbbe da quello che sarò per narrare, si direbbe, ripeto, che queste inchieste che venivano facendosi e poi concentravansi nelle Giunte che le dirigevano, dovessero riportare l'espressione del parere personale dei commissari, e non quello della grande maggioranza del paese espresso nelle inchieste.

Perchè, o signori, io ammetto, anzi non posso non ammettere che il Governo tutore dell'interesse generale non vede nella marina mercantile che la patria; e lo stesso dico del paese, di cui un quinto, si può dire, è Italia marinara. Se voi aveste, come ho avuto io la pazienza di ripassare quei sette grossi volumi dell'inchiesta del 1883, vi sarete convinti chiaramente quale era l'opinione del paese, opinione che non fu obbedita dalla Commissione che la presiedette.

Difatti come spiegare altrimenti la vacuità dei fatti innanzi così solenni inchieste? Povera marina mercantile italiana a che sei ridotta! Fra il mar Tirreno e l'Adriatico con 6000 chilometri di costa avesti a subire le eterne discussioni sulla libertà, sul monopolio, sui premi, sulle sovvenzioni, per disputarsi 9 milioni e un terzo, dei quali una metà sono obbligatori, per la posta, a meno che non si voglia piantare una regia marina postale; e l'altra metà si divide fra servizi con Egitto, Tunisi, Tripoli, Malta, che sono pure postalmente indispensabili.

Un solo servizio interoceanico per questa Italia di 30 milioni, antica marinara, che ogni 28 giorni da Genova parte a Bombay; e si è avuto bisogno di ricorrere ad un'altra marina estera, e pagarla perchè essa faccia uno scalo a Genova.

Il gran cabotaggio è quasi nullo; e, come dicevo, noi ci arrabattiamo alle unili gare del piccolo cabotaggio interno.

Questa, o signori, è l'opera di trasformazione che in tanti anni si è fatta intorno alla marina mercantile italiana.

Nessun progetto di legge ebbe tante discussioni teoriche, opposizioni più eclettiche, contraddittorie le une alle altre, di moltiformi interessi locali, più malcontenti che avversari, più numerosi che formidabili, scarsi difensori aperti, per paura di che?

Di essere chiamati protezionisti!

Non mancavano, o signori, permettete la franchezza del mio dire, non mancavano che i bigotti delle economie a dare l'ultimo assalto fino a porre in contingenza anche questo misero sussidio che rende anemica la nostra marina mercantile.

Per un momento si dovette dubitare che andasse soppressa anche la linea di Bombay.

Ma io non voglio rinnovare le discussioni del 1885.

Tutto sta, o signori, nel vedere sotto quale concetto noi ci figuriamo una marina mercantile nazionale.

Il relatore dell'Ufficio centrale nelle discussioni del 1885, alle quali io intervenni non volle definirla, ma si capiva, come una industria privata.

Sia pure una industria privata, come sono private le ferrovie; ma chi potrà mai negare che vi sia compromesso un altissimo interesse dello Stato?

Per me la marina mercantile, insieme con le ferrovie, forma il terzo fattore della pubblica economia e della potenza dello Stato, dopo l'agricoltura e le industrie.

Ma più delle ferrovie, la marina è un tramite di rapporti internazionali.

Come si può pensare dopo di aver forato quattro valichi alpini, dopo di aver assistito al taglio dell'istmo di Suez, a non essere riusciti ad avere nelle lunghe linee altrettante valvole di esportazione?

Più ancora che nelle ferrovie, il concetto della patria sta nella marina mercantile.

Per la marina mercantile bisogna averé un patriottismo di primo grado; per le ferrovie troverete facilmente dei patriottismi di primo, di secondo e di terzo grado (*Si ride*).

Tutti i Ministeri che si sono succeduti, a parte l'esagerazione economica di uno di essi, hanno prestato il più largò appoggio alla marina mercantile, per quanto le condizioni di finanza si sono fatte valere troppo al di là di quello che un argomento simile poteva permettere.

Il progetto della sua Commissione del 1889, onorevole Brioschi che io ho lodato, portava 12 linee, e tra queste la settima Colombo-Calcutta; l'ottava Buenos-Ayres-Callao; la nona il Golfo del Messico; la decima il Nord America; l'undicesima il Giappone; la dodicesima l'Australia; e la Commissione affermava che questo era il puro necessario (*il relatore consente*):

Però soggiungeva che, se costretta indeclinabilmente da ragioni finanziarie, dovesse fare una graduatoria, avrebbe incominciato dalla dodicesima, per cui si sarebbe con soppressioni e riduzioni venuti a spendere, insieme ai dieci milioni stanziati per l'anno precedente, due altri milioni, quindi L. 12,338,392 che costituiscono poi la proposta Crispi.

Il progetto primitivo della Commissione reale fu accolto con giubilo dalla Camera di commercio di Genova che ha indetto in Roma nel 1891 un Congresso *ad hoc* delle Camere di commercio, e il Congresso ha largamente appoggiata quella spesa.

L'onorevole Crispi, come dissi, portò innanzi quel progetto ridotto a L. 12,338,392.

Poi con Lacava ne vennero stralciate quattrocento leghe.

Rimasero 766 leghe per L. 11,425,446.

Poi con Rudini, sotto il panico finanziario, ridotte a 671 leghe per L. 9,605,891, e finalmente coi sacrifici ottenuti dai sovvenzionati, 659 leghe per L. 9,561,171; questa è la cifra della relazione dell'Ufficio centrale:

Evirata così, quasi supplicante, la marina mercantile si presenta al Senato con le convenzioni marittime:

Poichè ci siamo, o signori, esaminiamo senz'altro la finanza, esaminiamo l'economia e le

sue vittorie sulla marina. Ai fatti dell'inchiesta verremo poi.

Certo il Senato non è meno tenero dei bilanci dello Stato. Osservo però che gli avversari di finanza pura sono rari. Nel 1885 in Senato se ne ebbe uno solo. Osservo ancora che il progetto avrebbe ottenuto all'altro ramo del Parlamento un ben maggior numero di voti se avesse asceso nelle cifre come invece è disceso.

Quali economie? I viaggi ridotti da settimanali a quindicinali; soppressi gli approdi tra Ancona e Bari, e Trani, Molfetta e Barletta, Patrasso e Rovigno, sacrificati.

Per economia si è fatta la singolare trovata di percorrere l'Adriatico a zig-zag, come fanno i vaporetto della Lagunare in Canareggio a Venezia (*ilarità*), mentre i nostri concorrenti solcano sei volte l'Adriatico direttamente.

Per risparmiare 150 mila lire nelle sovvenzioni, ci si accontenta di tre piroscafi di riserva ausiliare anzichè di sei; si è soppresso l'articolo 5 della convenzione con la Peninsulare per orbare la linea fra Venezia e le Indie, mancando alle promesse del Parlamento e della legge. Queste economie di 20 mila lire in un luogo, di 10 per un altro, sonosi racimolate sopra un bilancio di un miliardo e mezzo. Per far vedere con quali criteri si veda la marina, un oratore nell'altro ramo del Parlamento produsse un conto di quanto è costata in trenta anni la marina mercantile alle finanze dello Stato, un conto scalare al 3 per cento di interessi, per dimostrare che si sono spesi 677 milioni in trent'anni. A questo paragone altri potrebbe, o signori, osservare che il Ministero di agricoltura, industria e commercio, che costa quasi annualmente la stessa somma, farebbe al bilancio economizzare in trent'anni altri 677 milioni se qualcuno proponesse di sopprimerlo (*ilarità*).

La parola che ho adoperato di bigotti non deve offendere i sostenitori delle economie, poichè l'adoprai per semplice brevità di linguaggio.

Le economie sono giunte al punto che si pigliano indietro le sovvenzioni già assegnate al catasto in cui è interessata la fondiaria italiana, sotto l'equo aspetto della perequazione, e per la quale varie provincie avanzarono i fondi dell'acceleramento. Si diminuiscono gli as-

segni quando si vuol combattere la fillossera, allora appunto che più si dilata.

Dobbiamo abbassare lo sguardo dinanzi agli statistici stranieri, per aver saltato via il decennio del nostro censimento della popolazione, onde risparmiare al più, secondo dice il Bodio, 400 mila lire, e sta infatti pendente il progetto che domanda di prorogare questa spesa ancora di un anno (*Impressioni*). Ma, o signori, dove andiamo a finire? E fuori di qui si dice che noi sappiamo unire il concetto di una falsa romanità con quelli di una grettezza che non è parsimonia.

Infatti voi avete delle costruzioni stabilite, per cui si è creduto che basti portare una spesa di 12 milioni in bilancio, mentre la Commissione che si è messa ad esaminare i conti, invece dei 12 milioni iniziali, vi porta la somma continuativa di 40 milioni. Pur troppo vi hanno tra noi, nei due Parlamenti, degli eterni custodi dell'integrità del bilancio!

Io li rispetto; ma quando mi asseriscono che qualsiasi lo stato del bilancio, uno de' primi doveri sia quello di portare giuramento sulla esecuzione letterale delle leggi votate per le ferrovie, allora, o signori, io non posso fare a meno di istituirmi tra marina e ferrovie un parallelo; perchè io ho visto su di un giornale ufficioso recente parlare già della ferrovia Cuneo-Ventimiglia che su 52 chilometri da costrurre ne avrebbe 25 di galleria. E sento parlare di un sesto valico, il Sempione e di un settimo, Primolano, e di un nuovo approdo al Gottardo.

Ebbene, signori, questo parallelo finanziario delle ferrovie colla marina mercantile conviene pure farlo al Senato.

Voi, senza dubbio, conoscete tutti un lavoro di grande competenza e verità che è stato pubblicato in gennaio e febbraio sulla *Nuova Antologia* circa la nostra situazione finanziaria rispetto alle ferrovie.

Noi abbiamo avuta pei 14,000 chilometri compiuti una spesa di 4600 milioni.

Le costruzioni a finire importano 1764 chilometri e la spesa di 720 milioni; i chilometri votati per legge sono 1100, 490 milioni la spesa. Totale 17,000 chilometri, e 5810 milioni, cioè più di due quinti di tutto il nostro debito pubblico.

A pareggiarsi occorre un prodotto netto di

18 a 20 mila lire, cioè un prodotto lordo di 26 a 28 mila lire a chilometro.

Ora, quale è la media del nostro prodotto? sono dalle 5 alle 6 mila lire, anzi lire 5700, onde abbiamo un aggravio lordo annuo di milioni 245; aggravio che per le costruzioni in corso si porta a 280 milioni; e con quelle votate per legge andremo a 310 milioni, colla sicurezza d'esperienza che ne calerà naturalmente il prodotto medio annuo, perchè l'estensione delle reti oramai secondarie, o accorciate, si sa che non aumenta il prodotto. Oggi tanto lo aggravio annuo che abbiamo a sopportare è di 6 mila lire al chilometro, e, dedotti gli utili diretti e indiretti che percepisce lo Stato sui soli 14,000 chilometri in esercizio, senza parlare dei futuri, abbiamo 84 milioni di passivo alle spalle dei contribuenti. (*Impressioni*).

Si grida continuamente contro le linee parallele della povera marina mercantile per non disturbare così belle prove e rendite delle ferrovie.

E notate che nel conto fattovi non è menzione delle riparazioni di stazioni e di linee che sono ancora da spendere, e che vengono calcolate a cento milioni.

Non si direbbe, o signori, che vogliamo vendicarci sulla marina mercantile degli errori e delle prodigalità commesse nelle ferrovie? Nelle ferrovie abbiamo migliaia di chilometri a perdita; nella marina mercantile, guardata sotto l'aspetto speculativo, piccino, immediato, vogliamo sopprimere le linee non remuneratrici; quindi, con questa massima, mai più linee interoceaniche.

Nelle ferrovie, abbiamo più d'una dove mancano le strade di accesso; alla marina mercantile sopprimiamo gli approdi dove sono dei porti; alle ferrovie, migliaia di chilometri paralleli accorciati; nella marina mercantile si consulta perfino l'avvocatura erariale per vedere se si possono le linee parallele alle littoranee fare o non fare; alle ferrovie, gli orari accelerati, i treni di compiacenza, alla marina mercantile da settimanali riduciamo i viaggi a quindicinali.

Alle ferrovie, abbiamo le tariffe più alte di Europa; alla marina mercantile con questo stesso progetto le discutiamo. Alle ferrovie, stazioni, tettoie, binari in decadenza; non importa; nella marina mercantile inchieste, prove, esami di

bilanci, accuse, e il titolo delle navi ormai passato in giudicato, di *carcassa*.

Alle ferrovie, i salari aumentati dal 10 all'11 per cento; alla marina mercantile si vanno incriminando perfino i salari pagati ai propri agenti certo non si fanno ricchi i capitani.

Ora, onor. Brioschi, io vengo proprio a lei, perchè quando nel 1885 abbiamo tenuto in Senato questo stesso discorso, cioè del legame naturale, necessario, indeclinabile, del binario colla nave, ella ha pronunziato queste parole:

« Quando mi proverete che per solcare il mare sono necessari dei piani stradali, dei ponti, dei manufatti, spesso delle gallerie, sempre un armamento metallico, allora io comincerò a comprendere il vostro ragionamento, perchè comprenderò che esistono termini di paragone... Già allora saremo d'accordo sulla definizione della parola *monopolio*... Per me non esiste ferrovia senza monopolio ». Questo era il ragionamento dell'on. Brioschi.

Poichè, o signori, il pensiero economico-finanziario dell'on. Brioschi si era anch'esso in proposito manifestato. Egli aveva già detto che il protezionismo accordato ai dazi almeno qualche cosa dava a guadagnare alla finanza, mentre il protezionismo accordato alla marina mercantile è una pura perdita. E continuava così: « Questo non lo sarà mai per le vie marine e non lo sarà mai appunto perchè prima che il materiale mobile marino, se mi è permessa la parola, incominci il proprio ufficio, non furono già spesi milioni e milioni a preparargli la via ».

Ebbene, onor. Brioschi, se questo è il criterio che per lei fa congiungere il binario colla nave, mi permetta di dirgli che la sua geometria è una geometria spaventosa (*Ilarità*).

Che direbbero, o signori, i nostri vecchi marinari, amalfitani, genovesi, pisani, veneziani, se tornassero alle gloriose loro coste e vedessero in questa nostra Italia, ora composta a nazione di 30 milioni di abitanti, giudicarsi in questo modo della marina mercantile?

No, o signori, io non mi posso acquetare anche quando le citate parole siano pronunciate da una nostra illustrazione della quale ci teniamo onorati.

No, non è la geometria che deve dirigere i nostri concetti sulla marina mercantile. Si potrebbe anche domandarsi se sia questa geo-

metria che si accompagna al saltuario classicismo dei porti dove si accumulano insieme la prodigalità e la miseria. Perchè avviene questo, o signori, se non perchè ci manca il concetto unitario di una marina mercantile che vi rappresenti non già il capitalismo privato, come ai suoi avversari piace di dire, ma la patria, l'Italia?

Sarebbe interessante davvero un'inchiesta sui porti marittimi; sarebbe interessante istituire un parallelo, tra porto e porto, del loro stato grandioso insieme e incompleto; onde si potrebbe domandare se si sono fatte quelle costruzioni realmente per la marina mercantile italiana.

Voi trovate i bacini di carenaggio dovunque in difetto perfino nelle stesse sedi della Navigazione generale Italiana, cominciando da Venezia per terminare con tutte le altre. Dove incompleti od oziosi in qualche porto di seconda o terza categoria, deficienti nei primari.

Non ci sono piazzali di deposito, in nessun porto si va dalla stiva al vagone.

Ma che vi pensate di confrontare i carichi di mare con i vagoni piombati della ferrovia? Non si trasportano sempre tessuti o chincaglie; altra è la nostra esportazione. Noi dobbiamo trasportare prodotti agricoli dove la questione di noli tratta di essere o non essere. Da Pizzo a Salerno son 287 chilometri dove non esiste approdo.

Nei porti, anche dove si sono fatti lavori classici, non calate, non tettoie, non grue, ed in qualche porto non si hanno perfino fanali (*Impressioni*).

Trattata a quel modo, capisco come si giudichi una marina mercantile. Nessuno, per essa, dei comodi delle stazioni ferroviarie. Il grande porto di Bari non ha un laboratorio chimico per approfittare della clausola austro-ungherese attuata pei vini. Convien dipendere per ferrovia da Roma. La Puglia deve venire a Roma a far provare i suoi vini. Colla ferrovia, poi, Bari non ha nessuna comunicazione. Nessun porto delle due isole ha comunicazione con le ferrovie. Non Civitavecchia, Napoli, Venezia, Ancona. Io capisco, ripeto, che della marina mercantile italiana se ne faccia una speculazione, un guaio per la finanza, un carico ai contribuenti quando i porti sono trattati in questo modo.

Tutto ciò dovrebbe eccitare almeno dei sensi assai modesti, tuttavia permettetemi di dubitare

che se una volta o l'altra venisse in discussione un parto di geometria che ci portasse innanzi un progetto di battelli-ferrati fra Reggio e Messina, non sarebbe proprio impossibile che apportasse vittoria (*Ilarità*).

Ebbene, o signori risulta che di prima, seconda e terza classe traversano lo stretto 17 passeggeri in media al giorno. La Sicilia ha bisogno di esportare i suoi zolfi, i suoi agrumi, i suoi vini, i suoi grani, e non sarà certo con i battelli-ferrati che potrà fare questa esportazione.

A tanti disagi portuali di movimento, aggiungete gli ostacoli minuti, le formalità burocratiche che nelle ferrovie non vi sono; pensate che mai come in questo momento si è avverato che il tempo è danaro; considerate che quello che era *deposito* fino a ieri l'altro, oggi è divenuto *transito*, e *transito rapidissimo*! E tuttavia non ci mancano i poeti che cantano il vantato anello dell'Oriente coll'Occidente! Come si potesse fare il passaggio per aria! (*Ilarità*).

Sapete, o signori, chi ci fa oggi la concorrenza, chi si chiama davvero l'anello fra l'Oriente e l'Occidente? L'Ungheria.

E io avrei qui dei dati a descrivere la sua situazione finanziaria, ferroviaria, fluviale, marittima-commerciale, monetaria; la sua speciale legislazione industriale, il suo movimento commerciale che nel 1890 raggiunse quello italiano ma colla differenza di 90 milioni in avanzo — basti dire che il suo trionfo monetario è il sigillo della sua economia politica, non dottrinarica, ma saviamente pratica. Continuerei se non fosse per abusare della pazienza del Senato, a fare un confronto con quella nazione colla quale ci corre tanta analogia. Ma avremo intanto e presto la Compagnia marittima, ungherese, *Adria* che parte da Fiume, ungherese pure, e che verrà a portarci dei ribassi fortissimi di noli nei nostri porti in virtù di quel sistema ferroviario-marittimo che noi non abbiamo, e che anzi abbiamo saputo combattere.

Io vi ho parlato di finanza, lasciatemi dirvi qualche cosa del fisco intorno alla marina mercantile, perchè non è il fisco per essa meno duro della finanza. Principali, sono sei ordini di tasse.

1. Tassa di ricchezza mobile con un sistema fiscale d'accertamento; 2. tassa di registro e bollo, così grave che fino all'altro giorno, non

so ancora se oggi, di polizze di carico ce ne volevano quattro, cose che non avvengono in nessuna parte del mondo; per un collo minimo, anche di una lira, ci vogliono quattro polizze da 1.20 che fanno L. 4.80; 3. il dazio consumo parificato a quello dei comuni interni, dazio che non era sotto i Borboni; 4. diritti di ancoraggio che fanno il doppio colla ricchezza mobile o fondiaria; 5. diritti saritari; 6. diritti consolari enormi in confronto degli inglesi, e gli inglesi hanno consoli commerciali e noi abbiamo dei consoli da protocollo, dei consoli politici (*interruzione del senatore Cerruti*)... No: lo ripeto, i consoli commerciali non si fanno, non si conoscono nel Regno d'Italia; si faranno, ma, ripeto, ora non si conoscono.

Seguono poi tasse di commercio, tasse di darsena, dei fari; tasse di assicurazioni 15 volte più alte delle assicurazioni terrestri; tasse di spedizioni, patenti d'armatore, contribuzioni delle Casse invalidi; 25 o 30 rubriche infine che ho tolte dai volumi delle inchieste, almeno le principali: e parecchie, come diceva, che gli esteri non pagano. E sono poi tanto fiacchi i difensori delle convenzioni marittime che devono vantare a compenso gli introiti che danno alla finanza le tasse che gravano questa povera marina. E bastassero! che vi si aggiungono le formalità vessatorie, la burocrazia sui servizi governativi, che difficolta ogni energia individuale e collettiva.

Onorevole presidente del Consiglio! metta mano in tutti questi stromenti di martirio, in tutti questi apparecchi che la marina ha bisogno di sfogare i polmoni dell'Italia produttrice, è creata per questo. Potrei seguire la narrativa colle concessioni degli arenili balestrate fra municipi, demanio e genio militare, mentre si dovrebbero dare *gratis*; servizi dei porti, delle dogane, delle ferrovie, arruolamenti di equipaggi; tutta una catasta di difficoltà, d'impedimenti che fanno una guerra atroce ai naviganti.

Ancora è a domandarsi perchè così pochi falliscano in Italia gli armatori! Ebbene, non ce ne accorgiamo, si tira innanzi; pur troppo, o signori, la esposizione di cotesti fatti non ci vale nè modestia nè indulgenza, e me lo prova una citazione dell'Ufficio centrale.

L'onorevole relatore dell'Ufficio centrale, il quale a buon diritto nel 1885 diceva che ab-

biamo copiato, ma male, la legge della Francia sui premi, ed allora della Francia non ne voleva sapere, oggi è la Francia che egli ha portata innanzi al Senato per fare il confronto della nostra Compagnia di navigazione con le *Messageries maritimes*, quasi si trovassero ivi le condizioni medesime della nostra.

Cosa vuol dire? se io ben leggo, trovo questo che le *Messageries maritimes* hanno prima di tutto linee molto lunghe di percorrenza dove sta non solo la missione delle grandi Compagnie marittime tanto verso gli Stati che verso gli azionisti, anche un vantaggio enorme in confronto delle nostre piccole linee, e di questo bisognava tener conto. Trovo che per 481 leghe delle Messaggerie francesi le sovvenzioni del 1886, che sono quelle ridotte di lire 12,768,498, costituiscono poi franchi 26.50 per lega; mentre alla Compagnia della Navigazione Generale Italiana su 659 leghe di percorrenza non paghiamo che L. 9,561,771.

Dunque da una parte franchi 26.50 per lega; da noi lire 14.50.

C'è di più. Cosa hanno preso le *Messageries maritimes* di premio? Questo doveva aggiungere l'onor. relatore alle sue tabelle.

I premi alla navigazione in Francia nell'ultimo decennio hanno portato alla Francia 600 milioni di franchi con una media quindi di 60 milioni all'anno, mentre noi non ne abbiamo speso che 5; sopra dei quali sappiamo che la Navigazione Generale Italiana non piglia più di seicento mila lire; anzi non ne piglia più tanti per quei piroscafi che passarono o vanno passando i 10 anni; e quindi ne piglieranno 300 000 ora o 400,000, non lo so dire preciso, ma cosa hanno preso le *Maritimes*?

Il conto andava fatto intero, completo.

In mezzo a queste lotte mondiali, bisogna riflettere che in fin dei conti le nostre sovvenzioni e premi sono inferiori a quelli che ogni altra nazione acconsente alle rispettive marine. Ma per quanto da noi sieno eccessive le obiezioni dei budgettisti, come li chiamerò, non sono essi gli avversari di prima linea, poichè in loro soccorso vengono gli abolizionisti, i quali sono troppo ligi alle memorie di un passato che più non ritorna: la vela. Più di tutti contrastano la marina mercantile come ho accennato, i seguaci della libera concorrenza i quali sognano sempre o a dir meglio sonnac-

chiano, i grandi ideali, hanno oggi anch'essi un giudizio uniforme per il vapore, come l'avevano per la vela.

Così durante 23 anni è passata la nostra marina fra commissioni e inchieste, non si ebbe il coraggio nè di distruggere il passato nè di fare l'avvenire.

Inquirere, prolungare, sospettare, diffidare, riaviare, rimpicciolire, per poi decidere che non si decide.

E se oggi l'Ufficio centrale ottiene vittoria dal Governo di avere ancora un anno di attesa, allora noi potremo dire che gli studi incominciati all'approssimarsi della scadenza delle vecchie convenzioni, cioè nel 1889 fino al 1894, saranno studi così usati da un quinquennio da potersi chiamare carcasse (*ilarità*), anche le convenzioni marittime perchè cominciate a studiare nel 1889 e passate pel ciroglio di tre Ministeri, si trovano oggi allo stato di convenzioni antiquate.

Ma le opinioni contrarie di diversa natura che sono citate solamente dal relatore con un rapido passaggio trapelano poi dalla relazione.

Non si combatte la marina mercantile per le sovvenzioni, e su questo siamo d'accordo; gli abolizionisti non abbandonerebbero le sovvenzioni; solamente le vorrebbero per loro. Perchè le corna che dicono essi adesso della Navigazione Generale Italiana saranno un altro giorno riprodotte dai piccoli armatori che faranno le corna a loro. Sarebbe una marina mercantile in pillole.

Quanto alla libera concorrenza; ma chi mai s'immaginerebbe oggi di lanciare nei mari mondiali coperti da marine sovvenzionate dei navigli di Società di tre o quattro milioni come sono quelle che hanno fatto le loro proposte nel mese scorso, estemporanee, e che all'atto pratico delle aste, due volte emanate, non si son viste comparire?

Così erano già le condizioni della navigazione mondiale nel 1881 quando si fecero fortunatamente la fusione delle Società Rubattino e Florio. Da questo fatto che riusciva a fondare in Italia una grande Compagnia marittima, il Governo si scuote e dice al Parlamento ed al paese: facciamo una grande inchiesta, un'inchiesta parlamentare; troviamo dei mezzi più accorti, più efficaci per assicurare l'avvenire della marina mercantile italiana e promuoverne

to svolgimento. Son queste le parole; anche allora l'allarme veniva dall'alto.

Cosa fece la Commissione?

La Commissione si chiese: sovvenzioni o premi? Ma sieno le une, sieno le altre, in ogni modo: guerra al monopolio.

L'Italia marinara fu chiamata a rispondere, e come vi dissi, chiunque legga spassionatamente le risposte dell'immensa maggioranza dell'inchiesta leggerà: « sovvenzioni! ».

La Commissione rispose a sua volta: « no! » premi. E alleandosi colla minoranza rimasta alla vela, ha tessuto un inno alla vela. La vela ha un valore (diceva il relatore) residuo di 130 milioni ed ha ancora 885 mila tonnellate mentre il vapore non ha che appena 65 milioni e 107 mila tonnellate.

La vela forma il tesoro delle nostre tradizioni, è la migliore scuola del marinaio, la scuola del coraggio e della responsabilità. Cose vere ma antiquate. Tutte espressioni che accomodavano al liberismo antiquato dei commissari dell'inchiesta. Dunque premi. Alle costruzioni a vapore 10 milioni, alla navigazione a vela 8 milioni, alla navigazione a vapore 15 milioni, onde si videro delle navi inglesi con bandiera italiana trafficare fra due porti esteri, con questi premi; di che vennero accusate anche le nostre Compagnie.

La Commissione emise finalmente il suo verdetto, e si votò:

1° *A priori* non più sovvenzioni nuove;

2° Se mai si dovesse darne ancora, ordinare un'altra inchiesta pubblica! E si usciva allora allora da una che durò due anni, nella quale si erano consultati tutti i corpi morali, Camere di commercio, stabilimenti e associazioni marittime, armatori, capitani, consoli, ecc.

3° Adozione di un sistema esclusivo di asta (naturalmente con lo spettro dinanzi del monopolio) di aste per lotti, come se si trattasse di panni militari. E la Commissione fu detta la Commissione dei premi.

Due anni più tardi il presidente della Commissione, parlando al Senato, condannava i premi al vapore, i premi alla vela, affermando non doversi galvanizzare i cadaveri; noi imitiamo i francesi, egli diceva, accordando dei premi di speculazione; impinguiamo così la Navigazione generale italiana, già sovvenzionata,

che con la fusione Florio e Rubattino procreò il monopolio e soffocò la marina mercantile. Si abolisca piuttosto per un milione di tasse e volesse consentirglielo un oppositore simile a lui, ma budgetario, l'onor. Saracco. Questo diceva nel 1885 l'onor. Brioschi.

Oggi l'onor. relatore dell'Ufficio centrale, anche volendolo, non può svestirsi dell'oratore del 1885 e del presidente dell'inchiesta del 1883. E i premi non vennero già di sorpresa. Il relatore che fu scelto dalla Commissione, già prima, alla Camera aveva dichiarato che era contrario alle sovvenzioni, e più ancora ad una grande compagnia. Lo Stato — adopero le precise sue parole — aver debito e diritto di controllarla, di intromettersi, di scrutarne i bilanci, quantunque società anonima.

E a conclusione identica, meno la forma, viene il nostro Ufficio centrale.

Intanto i premi, affermati per legge due anni più tardi, cioè il 6 dicembre 1885, fecero cattiva prova. Io pure difesi i premi in quell'occasione, perchè nelle sovvenzioni vedo il pagamento di un servizio reso; e se nei premi vi è protezione, quando siano dati col criterio sagace, illuminato, con cui li danno la Francia e anche l'Inghilterra, io vi sono tutt'altro che contrario. Ma in Francia, o signori, la legge dei premi è passata per uno scatto patriottico dell'Assemblea legislativa, perchè la legge del 29 gennaio 1891 che li riguarda (e non eravamo allora ai tempi nè di Colbert nè di Méline), ottenne 251 voti contro 5. Vedete come si stimano là la marina mercantile e le grandi Compagnie. Noi ne davamo dei premi col nostro progetto 33 milioni, comprese le navi naturalizzate. Ora la Francia con una legge recente del 1893 scartò tutti i navigli naturalizzati che noi ancora serbiamo; e quando la legge fu portata al Senato non ebbe che un solo opponente di forma, cioè di proroga ad un anno, il Trarieux, ed il relatore Moiret ha detto che quella era la miglior legge che avesse fatto la presente legislatura; ed ottenne pieni voti, cioè quattro soli voti di minoranza.

Da noi i premi non furono, nè bastanti, nè illuminati perchè potessero fare buon effetto. Difatti caddero. Passano due anni ancora, e nella marina continua la immobilità, il disagio; ed ecco che sorge il ministro Genala a scuotere di nuovo il Parlamento e a nominare

una Commissione reale perchè veda e proponga.

Ed ecco sorgere una nuova inchiesta, quella del 1889, i cui responsi furono identici a quelli del 1883. Come si poteva giustificare il tempo perduto? Le inchieste erano uniformi nelle risposte, non nelle conclusioni dei commissari. Il nuovo relatore, l'onorevole Maldini, dovette dire sudando così: « A correre dal 1883 erano sopraggiunte le crisi, si erano ribassati i noli, i bisogni commerciali marittimi si erano fatti maggiori, speciali riguardi di finanza prescrivevano di tornare alle sovvenzioni ».

E poi si deliberavano dei punti dei quali l'onorevole relatore dell'Ufficio centrale, trascrivendo altre deliberazioni, comode a lui, non ha tenuto conto, e sono le seguenti: 1° È opportuno che lo Stato sovvenzioni delle linee di navigazione? Sì a voti unanimi. 2° A scopo postale non solo, ma anche commerciale? Sì a voti unanimi. 3° Tanto linee nazionali che internazionali? Sì a grande maggioranza. Gli è che le domande dirette agli enti medesimi del 1883 sopra 94 risposte, 83 vennero in favore delle sovvenzioni, sei furono contrarie, cinque condizionate.

Poteva confermarsi di più il tempo gettato dalla Commissione precedente? Anzi la mistificazione della volontà dell'Italia marinara dell'anno 1883?

La conclusione è che si sono perduti tutti questi anni, ed ora discorriamo vagamente di 16 e 18 nodi all'ora, di piroscafi da 4 a 6 mila tonnellate. Abbiamo degli ammiragli civili che insegnano come si devono misurare i nodi, non a mare calmo, ma a mare agitato; abbiamo chi accetta delle sovvenzioni, ma sminuzzate, democratizzate, un po' per uno, quasi mi viene a mente la *démocratie c'est l'envie* che ho vista citata dal mio amico Boccardo in un suo recente lavoro sulle Banche.

L'ultima opposizione poi fu quella della durata. L'onorevole relatore afferma che la durata di 15 anni accomoda più alla Società che al Governo: io non sono di questo parere.

Io credo che i vantaggi siano uguali da una parte e dall'altra; se il Governo esige la trasformazione del materiale, è necessario senza dubbio che sia anche fissata una durata conveniente.

Del resto la Commissione reale del 1889, presidente l'onorevole Brioschi, fissava 15 anni;

con Crispi-Lacava 20 anni; Lacava-Finocchiaro 15 anni; Rudini 15 anni; con la Spagna pendono le convenzioni marittime per 20 anni; con la Germania 15 anni, con la Francia 15, col Belgio 15 anni. In verità io credo che non potevasi fare nemmeno un merito per non avere stabilito una differente, una minore durata.

La relazione del resto altre deliberazioni ha taciute della Commissione Reale del 1889, quelle cioè, meno una, che furono prese nella seduta del 1° dicembre 1888.

Le narro perchè esprimono lo spirito della Commissione reale. Sono quattro proposte di un commissario che furono adottate nelle seguenti misure:

1° Negativa ad una Società unica; questa proposta ottenne su 14 voti 12 favorevoli e 2 contrari.

2° Due Società, servizi interni e servizi internazionali, o due Società allineate come abbiamo due mari, e, ad esempio, due Compagnie ferroviarie (già s'intende, riesce così facile il formare delle Società sulla carta, sul tappeto delle Commissioni).

Terza deliberazione, e questa la vedo ripetuta anche nella relazione dell'Ufficio centrale: diverse Società, diverse linee, a patto che il frazionamento non tolga di rivaleggiare con i colossi esteri.

Non vi par questo, o signori, un bel *rebus*? Ottenne tuttavia 12 voti e 2 contrari.

Quarta deliberazione: non presentandosi offerta, tuttavia il Governo non potrà affidare più di un gruppo di linee alla stessa Società (13 voti contro 1).

Ebbene: si può fare una marina sul tavolo a questa maniera, ma non una marina nelle condizioni di fatto, in cui effettivamente il capitale si trova impiegato.

L'Italia dà i frutti che può dare; i bastimenti sono quelli che sono; gli armatori, le Compagnie sono formate, piccole o grandi, deboli o forti; non si può stabilire *a priori* come si possa fare una Compagnia. Non sono cose che si possano inventare semplicemente in ventiquattro ore, solo perchè havvi in cova una legge.

Farò riflettere per colmo di questo genere di deliberazioni che lo stesso proponente fu così poco persuaso delle sue proposte che, trovandosi alla Camera dei deputati il 20 di feb-

braio 1893 accettò e votò tali e quali le Convenzioni marittime attuali, adducendo che la liquidazione di una così grande Società equivarrebbe ad un disastro.

Ne risulta che queste deliberazioni non hanno un grande valore, nè quelle in favore, nè quelle contro.

Havvi una conclusione sola ed è questa: che alla marina mercantile non si è fatto nulla.

Insomma la condanna maggiore delle nostre Compagnie di navigazione si fa in nome della libertà economica. In questo principio dominante che non si preoccupa delle condizioni nostre e di tutte le marine, v'ha del presuntuoso, perchè urta coi fatti ed è riuscito deleterio per la nostra marina mercantile.

Valgano le statistiche che ho sotto mano del 1890 poichè nella relazione è fatto cenno degli inconvenienti prodotti dalle tariffe sulla concorrenza.

Ora nei porti dello Stato dove approda la Navigazione generale italiana il movimento commerciale è stato di 6 milioni e 550 mila tonnellate con bandiera estera, la navigazione libera ne ebbe per quattro milioni 192 mila tonnellate e la Navigazione generale italiana sovvenzionata per sole 949 mila.

Nel traffico internazionale poi alla bandiera estera 5 milioni 624 mila tonnellate; alla navigazione libera 998 mila tonnellate, alla Navigazione generale sovvenzionata 310 mila tonnellate; per cui la navigazione sovvenzionata entra come l'otto per cento nel movimento totale generale. Come si può dire che sia così fatale la sovvenzione limitata ad alcuni determinati porti da influire sulla libera concorrenza?

È dagli esteri, si vede, che si fa la vera concorrenza.

Non importa, non si tien conto nè dei 12 milioni di tonnellate dell'estero, nè dei 5 milioni di tonnellate della nostra navigazione libera, onde potere accusare quel milione e 200 mila della Navigazione Generale Italiana.

Io dico che coloro i quali vogliono che il Parlamento si metta a discutere tariffa per tariffa non hanno del traffico nessuna idea pratica; sarebbe lo stesso che venissero davanti al Parlamento due volte l'anno a fare gli orari delle strade ferrate.

Fatto è che in complesso lo scopo della libera navigazione come si porta fra noi, sempre

con le migliori intenzioni del mondo, ed in cerca dei grandi ideali, vuol dire non fare quello che si fa d'apertutto, non volere una grande Compagnia alla quale si dà il carattere del monopolio.

Ora, o signori, l'estero, notatelo bene, si avvanza sempre più minaccioso. La *Peninsulare* ha cominciato a fare dei viaggi espressi fra Genova, Napoli, Malta, Alessandria, e viene proprio a pigliare il nostro campo.

Il *Lloyd* austro-ungherese, anch'esso fa espressamente il viaggio da Genova, Napoli con diretto ad Alessandria.

Una compagnia tedesca, d'Amburgo, di cui adesso mi sfugge il nome, si appresterà da posdomani, 15, a fare il viaggio tra Genova, Napoli con diretto a Palermo.

E' non basta. Io so bene che coloro che si chiamano liberisti battono le mani a questi che sfruttano i nostri porti.

Non io, o signori, e non il paese marinaro.

Sapete che adesso si va ai colossi, ai colossi mai visti sul mare, mai uditi. In Inghilterra sono in costruzione navi da 15 mila tonnellate, della forza di 45 mila cavalli; della velocità da 23 a 25 nodi; ed allora, o signori, tutti i 16 o 18 nodi che possiede l'Inghilterra li manderà nel Mediterraneo, li manderà nei posti di piccolo tragitto, ed in questa maniera ci schiaccerranno di più.

Le mie opinioni sono note al Senato. Io non viaggio solo a parole, ma viaggio in compagnia dei fatti; e non me ne vanto, soltanto mi dolgo quando sono frainteso.

Non mi trattiene l'amicizia personale e la stima grandissima che ho per varii colleghi che non pensano come me e che siedono in quest'aula, di dire la mia parola a queste eterne crisalidi del libero scambio che da 50 anni in qua indarno lavorano per diventare più o meno angeliche farfalle e non ci diventano mai, (*Ilarità*).

Questi economisti vanno poi per distinzioni e riserve; sono inoltre divisi tra essi, sono con me quelli delle città marinarie. In questo argomento nessun ministro fu liberista, da Cavour, a Correnti, a Sella, a Baccarini, a Genala, a Crispi, a Brin ed altri. Per tutti, la marina mercantile è la patria. A nessuno è venuta in mente l'idea di mandare delle navi non sovvenzionate in mezzo ai mari mondiali.

LEGISLATURA XVIII — 1^a SESSIONE 1892-93 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 12 APRILE 1893

Non è difficile stabilire sopra delle carte murali entro il proprio gabinetto, la specie, il numero e il caso d'una marina, ben altro è il giudizio di un capitano sulla tolda della sua nave. Secondo costoro la riserva navale deve venire su come per generazione spontanea, seppure per la marina da guerra ce ne sarà mai bisogno, perchè dentro quest'anno dai loro amici della pace universale si farà a Stoccolma un congresso in seguito ai cui protocolli la nostra marina da guerra non avrà più nulla a fare (*ilarità*).

Ho parlato delle spese dei porti, ma coloro riguardano i porti come tanti alberghi gratuiti alle navi forestiere.

Nei porti bisogna togliere, secondo essi, le tasse pegli esteri; giù soprattutto le tariffe infernali del 1887!

Tutto ciò si è già detto da un oratore focoso nell'altro ramo del Parlamento. Per la navigazione alle Indie, l'Inghilterra dà quasi sei milioni alla Peninsulare: O che c'importa? noi dobbiamo prendere di mira quelle 827,000 lire che dà lo Stato alla linea di Genova-Bombay. E viva la libera iniziativa! dicono. Il terreno è seminato di morti, seminato di liquidazioni forzate; solo fra l'85 e il 91 sono falliti gli armatori di undici vascelli, nei cantieri stanno undici vapori. Cessati li Raggio, li Piaggio, spariti la Trianacria, il Lloyd italiano, dell'Italo-Britannica conoscete le strettezze? E la Veloce? Sapete perchè si difende la Veloce? Perchè è la esportazione che la fa vivere; pur troppo non è che l'esportazione della natalità!

Quando avremo altre esportazioni si potranno fare gli affari che fa la Veloce, tuttavia anche per la Veloce non credo che corrano proprio assai prospere le sorti, essa si difende meglio che può con buona amministrazione.

E fuori?

Ma il Loyd Austro-Ungarico sapete come si trovava? Dovreste anche sapere in qual modo evitò di cadere. Con un prestito dello Stato di 3 milioni senza interesse. La *Norddeutscher* pure è in sofferenza.

Ma da noi c'è una grande Compagnia, una Compagnia che vive, e per ciò solo è degna dell'invidia dei liberisti, i quali indagano come e perchè distribuisca utili ai suoi azionisti.

La libera concorrenza è di natura sua ostile, e lo fu all'impianto dei cantieri nazionali per

le navi da guerra. È contro ogni sistema politico-militare prudente, e quindi dopo lunghi anni si è avuta la vittoria per quanto stentata, perchè oggi la vittoria a favore dei cantieri nazionali è assicurata.

Ma era necessario che i cantieri di Stato prima avessero dato luogo a pentimenti postumi. Il Conte Verde, il Carignano, la Venezia hanno costato insieme 28 milioni.

Tre anni dopo che ne fu? Che ne è adesso?

In Francia, vi dissi, hanno abolito tutti i *naturalisés*. Non si voleva pensare in Italia che a lato dei Saint-Bon, dei Brin, avevamo gli Orlando, gli Ansaldo, i Cravero ed altri.

Hanno tolto i premi i francesi ai bastimenti i quali fossero stati in parte costrutti fuori senza lunghi dibattimenti, come vi diceva, con soli 4 voti di minoranza al Senato perchè in Francia si discute meno e si opera di più. La Francia volle avere una marina mercantile e l'ha. Naturalmente i cantieri non s'improvvisano, nè meno degli armatori vanno dimenticati i capitani nostri e non vanno dimenticati i nostri marinari che hanno la stima di tutto il mondo per la sobrietà, per la prudenza e per il coraggio. In tanta miseria di linee sono energie che si disperdono. Guardate, appena si rimisero attivi, la potenzialità dei cantieri italiani: sono là il Duilio, il Dandolo, l'Italia a darne testimonianza (*Approvazioni*).

Ma è forse compito dei liberisti di ribassare il valore, la virtù, la potenza della patria loro?

No, questo è impossibile ed è del pari impossibile continuare nell'attuale deficienza assoluta d'ogni riserva navale.

Urge quanto mai sovvenire a scopo misto come altrove un naviglio ausiliario. La marina da guerra senza una marina mercantile, quale vettore, quale mobilizzatore, quale messaggero, mi ha l'aria di un gran palazzo, senza portiere, senza uscieri, senza domestici (*Segni di assenso*).

Provarono un gran dolore i seguaci della libera concorrenza quando la Francia non volle essa rinnovare il trattato di navigazione del 1862. Non ebbero a pensare che l'ultimo respiro della nostra marina mercantile fu il sostituire quelle duemila navi che servivano a fare il nostro piccolo cabottaggio. E tuttavia sono fieri della reciprocità stabilita nei trattati di commercio, delle esenzioni delle tasse, come si dice tra le nazioni più favorite.

Sì, la reciprocità con esenzioni di tasse e tutte quelle agevolanze che valgano ad introdurre gli esteri a casa nostra pare una conquista economica.

E che cosa cediamo noi? Cediamo sei mila chilometri di coste popolose con venti città ricche, mentre la nostra marina dovrebbe trovare i suoi compensi nelle coste dell'Atlantico e del Baltico per reciprocità di cabottaggio, salvo poi che i poveri pescatori di Chioggia siano respinti dalle coste dalmate! (*Impressi mi*).

Convengo benissimo, col compianto Di Saint-Bon, che non siamo più ai tempi di Colbert e di Cromwel, ma io veggo ovunque anche in Francia ed Inghilterra aiutata la navigazione. E notate che quella dell'Inghilterra ha sempre andata e ritorno carico pieno, perchè essa ha bisogno d'introdurre tanto gli alimenti, quanto le materie prime, mentre esporta tanti prodotti manifatturieri e minerari per tutto il mondo.

A me resta questo conforto, di vedere che i principi, che io ho propugnato sempre, stanno in coerenza coi fatti. Nel 1885 io portava qui un'analogia, quella della crisi marinara con la crisi agraria, e come erano con me l'onorevole Boccardo, e l'onor. Grimaldi, che sedeva come ora nel gabinetto, ed io votava con essi precludendo al dazio sui grani, essi mi dissero, entrambi: noi accettiamo il vostro voto, ma non siamo con voi nelle vostre premesse. Oggi, o signori, potrei ricordare che, mentre l'onorevole Grimaldi m'indirizzava queste parole: « debbo nel modo più perentorio togliergli questa illusione. Il Governo, concorde tutto, ha manifestato il suo intendimento, sorretto dalla Commissione d'inchiesta parlamentare, decisamente contraria ad ogni aumento di dazio sui cereali ». potrei ricordare che un anno più tardi i dazi erano venuti per proposta dell'onor. Grimaldi, e sui risi, e sul grano, e sull'avena, ecc. (*interruzione del senatore Costa*). Io domando all'onor. Costa adesso: come è che i cultori meridionali dei vigneti sono lì lì per tornare alla coltivazione del grano?

Crede egli che, se il grano fosse, non difeso dal dazio, al prezzo di 15 o 16 lire al più al quintale, passerebbe loro per la testa una simile idea?

Oggi adunque tornando a riva io posso dire obiettivamente che chi combatte le sovvenzioni

ad una grande Compagnia per la prosperità della marina mercantile, combatte la marina mercantile medesima, che ormai è una cosa identica, sull'esempio di tutte le nazioni straniere.

Se un giorno verrà, e spero non lontano, che il Parlamento abbia a prendere ben altrimenti che oggi a cuore le sorti della marina mercantile con almeno quattro o sei grandi linee mondiali, non potrà farlo senza affiancarsi alla coacervazione di grandi capitali. Non sono ancora venti anni che si inneggiava allo spirito di associazione e si diceva che l'individuo, da sè, col grande sviluppo delle imprese pubbliche e private non può fare se non si associa.

Oggi parlare di società anonime e del diavolo è la stessa cosa.

È democrazia ridicola cotesta; è liberismo d'uomini imbelli il voler affrontare le lotte odierne colla sicurezza indispensabile di dover perdere per qualche anno, l'aprire le valvole polmonari alla nostra produzione anemica, mentre figuriamo al tempo stesso come prima o quasi prima marina da guerra.

L'istessa nostra emigrazione, per quanto povera, vorrà sempre, dovrà sempre essere passiva? sempre sfruttata nelle colonie da emigranti dirigenti esteri?

Mesi fa un'autorevole rivista inglese affermava che la tranquilla emigrazione dei contadini italiani per formare codeste spontanee colonie americane dovrà ripercuotersi un giorno nella prosperità della patria che offri ad essi almeno l'istruzione elementare.

Chi porterà a quelle colonie, che certo un giorno diventeranno prospere, il nome della patria lontana se non è la nave nazionale, se non è la marina mercantile nazionale?

E qui, o signori, avrei finito la prima parte del mio dire, obbiettiva; la seconda, soggettiva, sarà più breve.

Imprendendo, o signori, a parlare, come mi sono proposto, della Navigazione generale italiana, messa in dimora dall'Ufficio centrale, io mi sono domandato se sia venuto il tempo in cui convenga, prima di parlare, dichiarare di non essere di essa nè avvocato, nè consigliere, nè azionista, per difenderla dagli ingiusti attacchi a cui è fatta segno.

Io mi sono domandato se siamo venuti ai tempi in cui per le società anonime si devono evocare gli esorcismi della moralità.

Io mi sono domandato se siamo venuti ai tempi in cui sia stabilito come un principio generale l'improbità, e la probità soltanto una eccezione.

E questi dubbi, o signori, mi sono venuti quando ho letto la conclusione che per spiegare i caratteri dell'art. 4 ha scritto nella relazione il relatore dell'Ufficio centrale.

Mi permetta il mio amico Brioschi che io gli dica che in quelle espressioni che gli sono sfuggite, non è stato nè mite, nè preciso, come ha dichiarato di voler essere. Io so bene che il suo nobile animo non d'altro si occupava che degl'interessi del paese, all'infuori d'ogni personalità.

Ma io non ho potuto dimenticare che fra noi siede un illustre collega, patriota, benefico, la cui genealogia, le cui sorti sono commiste a quelle di un grande sodalizio; e avrei voluto dirgli: non guardate ai giudizi degli uomini perchè siamo ai tempi in cui è l'epoca che forma gli uomini; non sono gli uomini che formano l'epoca, ed in questo mi sarei servito della sentenza di un grande storico inglese, il Macaulay (*Impressioni*).

Neanche mi soffermo alle garanzie non nuove, non diverse, ma ribadite, che domanda l'Ufficio centrale agli articoli 9, 17, 22, 23, 24, 25, 26, 44, 68, 98, che non gli sono bastate.

Non mi fermo a discorrere a fondo sulla potenzialità della flotta e sulle finanze della Compagnia.

Io faccio solamente alcune domande: come ha risposto la Navigazione Generale Italiana alle convenzioni marittime del 1877-1891? Ha risposto così: si esigevano 76 vapori ed in realtà li portò a 81; si esigevano 33,686 tonnellate e ne portò 70,070, si esigevano da 8 a 11 nodi l'ora e ne portò da 9 a 15 nodi.

Ora la Navigazione Generale Italiana possedendo 105 vapori per 107,025 tonnellate, il resto rimaneva alla navigazione libera, ma essa ha potuto, oltre agli impegni assunti colle convenzioni marittime, far trasporto di 12,000 uomini e 2 mila cavalli e mettere alla disposizione del Governo per l'Africa 22 vapori, per cui ebbe le lodi del Ministero.

Io vi domando quali sono le cause dei dubbi sulla impotenza degli obblighi alle nuove convenzioni marittime.

Non fu forse il periodo della sicurezza pro-

dotta dalle convenzioni nelle costruzioni dei piroscafi della Compagnia quello che diede il maggior risultato dal 1875 al 1885?

Non poteva questo fatto attestare della energia, nonchè dello stato finanziario della Navigazione Generale?

L'arresto delle costruzioni all'ultimo periodo non è che l'effetto della incertezza sul futuro. La quasi inazione dell'ultimo quinquennio io non l'approvo, perchè se io avessi avuto la menoma relazione con quella Compagnia, l'avrei persuasa che nella sua coscienza, anche nell'ultimo periodo delle convenzioni, doveva sentirsi così forte in se stessa, così necessaria, così legata al paese che avrebbe dovuto continuare a costruire.

Intanto la iscrizione al Registro Italiano non ne legittima tuttavia la potenza e la vitalità?

Forse non si ha fede in questa istituzione e perchè italiana si dice: mandiamola all'aria? Riformatela se non vi piace, ma finchè c'è un *bureau veritas* italiano, rispettate. Questa navigazione italiana che si vuol fare credere, come dirò più tardi, nientemeno graziosamente, che nell'orlo del fallimento vi ha portato tuttavia innanzi due progetti in questo frattempo. Non è stata oziosa, non è stata una parassita come alcuni vogliono far credere.

Essa vi ha portato alla Commissione del 1883 un primo progetto in forma di due memorie di massima per il riordinamento della navigazione obbligatoria italiana con le piante relative, impegnative con una percorrenza totale di prima, seconda e terza categoria; di 1,288,847 leghe ed una spesa di L. 25,479,606. Con questo si raddoppiava la marina a vapore, si veniva a creare una riserva navale, ed era quindi naturalmente un risveglio nella costruzione dei cantieri nazionali.

Questo primo progetto fu presentato alla Commissione presieduta dall'on. Brioschi, che fu la Commissione dei premi, ma essa si è limitata a confutarlo, e nulla più. Ma poi ne venne una seconda.

Il secondo progetto io l'ho quantunque profano meditato, l'ho portato qui, l'ho meditato e ne sono rimasto ammirato; e porta la data più recente del 18 novembre 1888. Che cosa prometteva?

1° La radiazione di tutto il materiale antiquato;

2° La costruzione immediata di sei vapori da 5250 tonnellate, 8000 cavalli, 17 nodi; di sei vapori da 2100 tonnellate, 5000 cavalli, 17 nodi e mezzo; di sei vapori da 1100 tonnellate, 2600 cavalli, 16 nodi e mezzo. In tutto diciotto vapori nuovi;

3° Si offriva di rimodernare i vapori esistenti con nuove macchine.

Il risultato doveva essere una flotta modello con 62 vapori da 170,000 tonnellate di stazza e 165,000 cavalli, di nuova costruzione, per formare una vera riserva navale, onde poter trasportare 62,000 soldati e 5000 ufficiali o per guerra o per mobilitazione, oppure 40,000 uomini e 9000 cavalli; il costo 83 milioni 250 mila lire.

E tutto doveva essere pronto pel 31 dicembre 1891 allo spirare delle presenti convenzioni marittime.

Ora questa proposta, che fu trasmessa alla Commissione dal ministro dei lavori pubblici, la Commissione, benchè le fosse stata presentata un anno prima della relazione dell'onorevole Maldini, disse che arrivava troppo tardi, anzi fu fatto un rimprovero alla Navigazione Generale Italiana perchè non aveva risposto ai quesiti diretti ad essa dalla Commissione d'inchiesta.

Onde la relazione affermò appena il progetto schivandosene. Aveva essa forse paura della sua impotenza? Com'è che oggi si dubita invece della sua impotenza così da scuoterne gli interessi, il credito? Ma quale patriottismo è questo, se si può supporre che una Compagnia, la quale per mezzo del Governo ufficialmente vi porta un progetto di 85 milioni, oggi si trovi nello stato in cui non altro s'intende che posseda, per valermi d'una parola d'ordine che corre, se non navi che si dicono carcasse.

Ora si sono consultati i paralleli dei naufragi del materiale della Compagnia incriminata coi naufragi delle altre marine?

Non si son fatti.

Io avrei avuto piacere che accusando i torti, se vi sono, vi fossero anche notati i meriti (*Il relatore è distratto dai colleghi dell'Ufficio centrale*).

Onorevole Brioschi, se ella mi attende, io faccio osservare che queste carcasse hanno avuto la fortuna di essere nella media più bassa in fatto di naufragi, per cui se ne è avvantag-

giato il fondo dell'assicurazione autonoma che è nei bilanci della Compagnia.

Domando ancora: avete sei contratti, cinque nazionali; solo una Compagnia è sospetta, le altre non vi toccano. Quando pel sesto contratto presentasi una Compagnia estera, vi contentate di 25 mila lire di deposito, e perchè? Perchè è estera forse?

Ancora: come combinare questa palese diffidenza, chiamiamola col nome disprezzativo di qualche avversario, del capitalismo degli azionisti mentre poi vi fate tutori parlamentari nelle questioni delle sedi compartimentali!

Ma come? Una Società che è responsabile, non solo dei propri azionisti, ma anche dei propri doveri verso lo Stato, verso il pubblico, volete voi obbligarla, anche con pregiudizio di due nobili città, volete entrare in simili questioni di dettaglio e creare, dove le sedi di compartimento, dove le succursali?

Questo non è nè degno di un'amministrazione di 60 milioni e non è degno nemmeno del Parlamento.

Ma vi è un fatto, o signori, che mette il colmo a questo stato di cose.

Tutti leggemo nella principale delle nostre riviste riportate dalla Camera dei deputati tutte le accuse ivi coacervate dalla opposizione, e pubblicate proprio nel momento in cui si riunivano i componenti l'Ufficio centrale del Senato.

È un appello senz'altro diretto al Senato perchè venga in soccorso della minoranza di un altro ramo del Parlamento.

L'autore, dopo aver fatto un attacco formidabile contro le convenzioni marittime, e dopo di avere conglobato le accuse universali, termina col dire che il bilancio di quella Compagnia rasenta quasi il Codice penale perchè non ha obbedito al Codice di commercio benchè Società anonima e nota a tutto il mondo. E ragiona così: l'inventario porta 59 milioni in attivo; ma il materiale vale la metà; perchè? Vale la metà perchè la Borsa al primo aprile segnava il corso di 325 lire sul versato di L. 500. Notate che alla Borsa del primo aprile il corso delle azioni invece era a 338 lire. Ma l'autore soggiunge che nemmeno quelle L. 325 non si spendono e quindi vale una azione ancora meno, vale 250 lire; tutto al più varrebbe 300 lire.

Ma non basta: nel 1891 non valeva che 256 lire; dunque il capitale è già mezzo sparito; potete dedurre dall'attivo i 30 milioni che se ne vanno. Così l'autore dell'articolo.

Ma se si fossero fatti degli apprezzamenti di questo genere sei mesi prima del *crak* edilizio, quanti capitali si sarebbero salvati, quante azioni avrebbero avute il valore dell'oro e dei diamanti! Per un esempio contrario, guardate oggi il Risanamento, a quali corsi si trova, guardate l'Immobiliare che può aversi l'azione a L. 82,50 sopra un valore versato di L. 500, al 17 per cento, cioè, del capitale versato. Non occorre essere uomini d'affari per giudicare di simili apprezzamenti.

Questo modo di trattare passionatamente e tuttavia da un uomo di finissimo intelletto una cospicua Società, la quale non si è ancora disciolta, vi dà la misura del valore di tutte le altre accuse, anche non prive, taluna, di ragioni, fatte precedere in quell'articolo, che la notorietà dello scrittore c'indusse tutti a leggerlo per cui il numero di quella rivista nelle nostre sale di lettura è quasi sciupato.

Notate poi che l'autore dice alla fine che la Compagnia di Navigazione Generale è sanabile; a condizione però che ascolti gl'insegnamenti suoi, che si riduca alquanto il capitale, bastare che gli azionisti si contentino del 4 e mezzo per cento di guadagno, che il resto vada agli ammortamenti ed altre simili riforme statutarie.

Ed ora, o signori, a che ne siamo?

L'Ufficio centrale non modifica la sostanza delle convenzioni marittime, ma non vi è né anche una parola dell'Italia marinara. Nessun raggio di speranza futura che la marina mercantile italiana diventi interoceánica. È una specie di contratto da omologare, tecnico, peritale, giuridico. Io per me le voto, le convenzioni; le voto, come ho detto, senza entusiasmo.

Nella relazione dell'Ufficio centrale, quanto alla forma, è scarsa, scarsa assai la fiducia dell'Ufficio nel potere esecutivo, perchè faccia rispettare la firma sua.

Non approvate, non dubitate, egregi colleghi dell'Ufficio ma mettete di mezzo e parlate in nome dell'interesse pubblico. Ne consegue questo, in linea diretta, che sembra che il Governo abbia altri interessi che non sono gl'interessi pubblici. L'Ufficio centrale non lo dice,

ma chiama il Senato giudice tra il suo apprezzamento e le promesse del Governo.

Le ispezioni del Governo non hanno credito assicurato. Sia il Parlamento ispettore definitivo. Ne tornerà al Governo debilitazione? No: dice il relatore, anzi ne guadagnerà forza; l'articolo 4 vi dà la forza per il compimento degli alti doveri.

Io non posso sapere in questo momento quale sarà l'interpretazione che il signor ministro vorrà dare per le riserve che ha preso. Se le convenzioni marittime dovessero subire nuovi indugi, io affermo che noi avremmo danni gravissimi da deplorare.

Quanto alla marina mercantile, mi converrebbe proprio disperare che non se ne farà mai nulla di nulla.

Quanto alla Navigazione Generale Italiana, perchè celarlo? Il controprogetto e la relazione che l'accompagna le portano una diffidenza palese.

È una questione d'onore, una questione di ordine superiore contro la quale ogni idea di interesse sparisce.

Ricevetti anche io due giorni fa il *memorandum* di difesa della Compagnia, e voi pure l'avrete ricevuto. Io l'ho appena scorso di volo, non vi pigliai parola qui, e me ne vanto.

Mi vanto altrettanto di non essermi fermato a dipingere le conseguenze di una rottura delle convenzioni, avrei potuto narrarle senza fare della rettorica, ma non contribuirò mai col mio voto a rendermi colpevole di simili conseguenze.

Quando l'Ufficio centrale diffida il Governo, prima nei suoi propri funzionari e poi nella Navigazione Generale Italiana, che il Parlamento vuole luce e luce completa, quasi fossimo nelle tenebre, e chiama questo suo volere « giusto e santo », come se ci sovrastasse una catastrofe: risponda il Governo per sé.

La Navigazione Generale Italiana, sicura del suo materiale e dei preventivi fatti in ordine ai suoi impegni, sicura del suo stato finanziario, ammetta francamente l'accertamento preventivo; ma il Governo è in debito di assicurarla delle modalità e delle garanzie, per non porre in dubbio, per non alterare quanto esso colla Compagnia ha firmato e che la Camera dei deputati ha approvato.

Se così pensa il Governo, il Senato, vorrei

sperare, seconderà col suo appoggio cotesto onesto mio voto.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

Senatore BRIOSCHI, *relatore*. L'onor. Rossi ha fatto un discorso bello e dotto; ma mi ricorda un famoso romanzo di Cervantes, dove si legge di un cavaliere che combatteva i mulini a vento.

In Senato nessuno che io sappia è per combattere le convenzioni, nè la Società Generale di navigazione.

Il discorso dell'onor. Rossi si divide in due parti. Nella prima egli sostenne le convenzioni, nella seconda pose in rilievo i servizi che la Navigazione Generale ha reso allo Stato.

Questo non sarebbe il caso di fare una lunga risposta all'onor. Rossi. L'Ufficio centrale, dopo che avrà udite le proposte del Governo, dirà francamente quello che ha già detto nella relazione, che cioè è favorevole alle convenzioni ed al sistema di convenzioni in generale. Ma, siccome l'onor. Rossi, per quanto mio buon amico, ha l'abitudine di attaccarmi, io debbo difendermi.

Egli ha rammentato che io ho occupato - egli forse direbbe perduto - gran parte della mia vita in questioni relative alla marina mercantile, e mi ha voluto trovare in contraddizione due o tre volte. Io non credo di essermi contraddetto; ma è facile che un uomo, quando per molti anni si occupa della stessa questione, cada in qualche piccola contraddizione. Fui onorato della presidenza della Commissione per la marina mercantile nel 1883, ma innanzi tutto avverti che non bisogna confondere le due Commissioni del 1883 e del 1887, in quanto che il problema dato a studiare alla prima Commissione era in generale sulla marina mercantile, e quello dato alla seconda Commissione era sui servizi marittimi; due temi ben distinti.

Ora la prima Commissione, che era precisamente sulla marina mercantile, fu favorevole ai premi, e contraria alle sovvenzioni: ma io che ne era il presidente ho votato contro la maggioranza della Commissione, e l'onorevole Bosselli che era il vice-presidente ne fu il relatore, perchè fu lui che sostenne invece la tesi opposta. Quindi io non sono in contraddizione nè con quello che propongo oggi, nè, in un certo ordine di idee, con quello che vuole l'onor. Rossi.

Non sono stato favorevole ai premi in quella

Commissione, li ho combattuti in questo recinto e fui favorevole alle sovvenzioni nella Commissione del 1887, quella Commissione che mi pare in certo modo l'onor. Rossi lodasse. Ed egli, rammentando le cifre del progetto d'allora, diceva giustamente che il progetto intiero portava una spesa di 15 milioni, che però la stessa Commissione aveva anche ridotto a 12.

Ora dirò di più, che quella Commissione era venuta in un ordine di idee molto differente da quello delle convenzioni presenti. Quella Commissione credeva bene che i servizi interni non fossero che servizi postali, e quindi di quei 12 milioni per i servizi interni non si spendevano se non erro che 1,200,000, molto meno quindi di quanto si spende per le convenzioni attuali.

L'ho detto più volte nella breve relazione che d'accordo coi miei colleghi ho scritta: noi abbiamo creduto che principale obbiettivo nostro dovesse essere quello che le convenzioni, come sono state proposte dal Governo, come sono state approvate dall'altro ramo del Parlamento, avessero esecuzione fedele.

Ora, l'onor. Rossi con quel modo di combattere quello che non è mai stato dagli avversari portato innanzi, si è dimenticato che vi sono i quaderni d'oneri e che tutto ciò che noi vogliamo è appunto quello che si vuole nei quaderni d'oneri.

Infatti nell'art. 22 di questi quaderni d'oneri si dice:

« I concessionari rassegnano al Ministero delle poste e dei telegrafi l'elenco dei piroscafi da adibirsi ai servizi loro affidati.

« Per l'accettazione del materiale navale di primo impianto, sia nuovo, sia in navigazione, ma rispondente alle condizioni del presente quaderno d'oneri, non che di quello che sarà in seguito costruito, il Ministero delle poste e dei telegrafi, d'accordo con quello della marina, nominerà apposita Commissione della regia marina, la quale, nelle visite al materiale, si atterrà al regolamento speciale per l'esecuzione dei servizi marittimi, da emanarsi dal Ministero delle poste e dei telegrafi di concerto con quello della marina e coi concessionari ed alle istruzioni di cui ai seguenti articoli ».

Quindi noi non abbiamo chiesto niente di straordinario; abbiamo detto al Governo: voi avete creduto che la visita potesse esser fatta

LEGISLATURA XVIII — 1^a SESSIONE 1892-93 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 12 APRILE 1893

dopo che le convenzioni sono in attività; noi crediamo che sia meglio farla prima che le convenzioni vadano in vigore. E qui per togliere subito una taccia che è stata fatta oggi dall'onor. Rossi e che è stata ripetuta nel memoriale di cui parlava lo stesso senatore Rossi un momento fa, dirò che non è mai passato per la mente dell'Ufficio centrale che le convenzioni dovessero essere attivate fra un anno; questa è una bugia che si fa correre, non dall'onor. Rossi, ma da quel memoriale.

Noi abbiamo detto all'art. 1 *entro un anno*; e perchè? Perchè per quella visita al materiale, che la Commissione e l'Ufficio centrale credono debba essere fatta, il tempo necessario non può essere minore di 4 mesi; perchè se la Società deve pur mostrare al Governo quali sono i mezzi con i quali intende avere tutto il materiale necessario, bisogna pure che questa Società convochi un'assemblea straordinaria; e per quella Società le assemblee tanto straordinarie che ordinarie devono essere annunciate 45 giorni prima; quindi era chiaro che 4 mesi, pel primo lavoro; due mesi per il secondo; altri due per l'Ufficio centrale, cioè questi ultimi due che dovevano precedere l'andata in vigore delle convenzioni, per presentare al Parlamento i risultati dell'inchiesta e delle ispezioni; sarebbero 8 mesi; all'anno non ci si arriverebbe mai.

L'onorevole Rossi mi ha tacciato anche di avere portato lì quell'esempio delle *Messageries Maritimes*, quasi che io volessi far confronto ad odio sempre di questa Società di Navigazione Generale.

Niente di tutto questo.

Le Messagerie marittime le ho rammentate per due cose: l'una, per dire: noi approviamo le Convenzioni come sono, però noi siamo sempre dell'avviso che si deve por mente anzitutto ai servizi postali, e quest'esempio delle Messagerie marittime prova appunto, come la Francia che nel 1886, facendo un contratto, aveva avuto principalmente in vista i servizi postali marittimi.

Secondo: volevamo mostrare un esempio, senza dubbio molto importante, della durata di un contratto e precisamente perchè la durata del contratto francese è di 15 anni, come posta del Ministero.

Terzo (e questo ha lasciato da parte il collega

Rossi), volevamo mostrare come alcune Società straniere fanno i propri bilanci.

Ora mi sono ben guardato a metterle in confronto con una Società italiana, specialmente per quanto riguarda le flotte e i piroscafi e per quello che riguarda l'ammortamento della flotta.

Io non ho altro a rispondere all'onor. Rossi, perchè qui egli mi tirerebbe in un campo dal quale l'Ufficio centrale si è sempre voluto tener lontano, cioè il campo di dare un giudizio sopra quella Società.

Non solo noi non abbiamo nemmeno scritto o detto una parola che possa diminuire il credito della Società italiana, ma la Società rimane intatta da tutto quello che abbiamo detto; anzi una volta che si è parlato di quest'istituzione, ho avuto cura di dire che è l'articolo 22 del contratto firmato dalla Società e dal Governo, che deve essere applicato: quindi rispetto alla Società non dirò altre parole.

A questo punto credo, se il presidente anche lo crede, che per l'ordine della discussione potrebbe essere opportuno che i signori ministri, per quelle riserve che sono state fatte, volessero esporre al Senato quali sono le modificazioni, le variazioni o gli emendamenti, che intenderebbero introdurre; perchè io non posso rispondere subito ai signori ministri. Quindi siccome vedo che l'ora è già tarda si potrebbe forse rimandare a domani la mia risposta.

In questo modo potrei conferire con i miei colleghi della Commissione onde determinare quello che dobbiamo fare.

FINOCCHIARO-APRILE, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

FINOCCHIARO-APRILE, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Farò brevi dichiarazioni. In questa discussione generale, un solo oratore, l'onorevole senatore Rossi, si è occupato largamente dello importante argomento dei servizi marittimi; e, più che critiche al disegno di legge, ha fatto osservazioni, certo di molto valore, sulle condizioni della nostra marina mercantile. L'onorevole senatore ha espresso voti, desiderî timori e speranze, che possono essere divisi da molti in quest'aula. Ma il disegno di legge che il Governo ha voluto l'onore di presentare allo esame del Senato non ha avuto nella discussione odierna nè critiche, nè censure od obie-

zioni; non ne ha avuto nemmeno da parte dell'Ufficio centrale, il quale, e sulla questione di massima delle sovvenzioni e sui criteri in base ai quali i contratti sono stati stipulati e sulla durata delle convenzioni, nulla ha osservato, limitando le sue proposte a due condizioni che si riferiscono all'esame preventivo dello stato della flotta della principale Società concessionaria ed allo accertamento dei mezzi coi quali la Società stessa provvederà alla spesa occorrente per mettere il suo naviglio in grado di rispondere agli oneri assunti.

Io debbo pertanto prendere atto anzitutto di questo fatto che è certamente importante pel Governo, constatando con soddisfazione che l'insieme dei contratti con questo disegno di legge sottoposti all'esame ed all'approvazione del Senato del Regno, non ha sollevato eccezioni.

L'Ufficio centrale del Senato, come ha testè ricordato l'onor. Brioschi, notò che fra i patti convenuti fra il Governo e la Navigazione Generale Italiana vi era quello contenuto nello articolo 22 del capitolato A e 23 del capitolato B, col quale si stabilisce che la Società dovrà esibire l'elenco dei piroscafi da destinare ai servizi sovvenzionati e che tali piroscafi debbono essere sottoposti ad una visita da parte di una Commissione della Regia Marina. Questa disposizione dell'articolo 22 dei quaderni di oneri è in correlazione a quella segnata nell'articolo 16, colla quale è stabilito che la Società concessionaria ha il termine di tre anni per la costruzione dei nuovi piroscafi e per l'esecuzione delle riparazioni straordinarie, di cui si parla all'art. 22.

L'Ufficio centrale del Senato deliberò di chiedere che questo patto, già consentito dalla Società di Navigazione Generale, fosse adempiuto prima che i contratti entrassero in vigore onde avere maggiore sicurezza della regolare esecuzione dei servizi sovvenzionati.

Aggiunse l'Ufficio centrale il concetto tradotto nell'articolo 3 dello schema di legge, che questa dimostrazione sia fatta per constatare approssimativamente la spesa occorrente per le riparazioni straordinarie e per la costruzione dei nuovi piroscafi, e che la Società debba indicare in qual modo avrebbe a quella spesa provveduto.

Fino dalle prime conferenze che ebbi con l'onor. relatore dell'Ufficio centrale, dichiarai che il Ministero non aveva obiezioni da contrap-

porre a questo concetto della anticipata constatazione delle condizioni del naviglio.

Si dissentì sulla forma colla quale doveva essere redatto l'art. 1 del disegno di legge.

Ma oramai su tale questione di forma non ho ragione di insistere, e accettò quella che l'Ufficio centrale del Senato ha creduto di adottare, e colla quale è data facoltà al Governo del Re di approvare con decreto reale le convenzioni.

L'onorevole relatore nella sua relazione ha accennato che questa era una facoltà non ordinaria concessa al Governo. È escluso pertanto qualunque concetto pel quale il Governo potesse opporsi a quella formula.

In un solo punto credo di dovere insistere presso l'onor. relatore dell'Ufficio centrale del Senato per una modificazione, ed è pel termine entro il quale la facoltà accordata al Governo di approvare per decreto reale le convenzioni dovrà essere esplicita.

L'art. 1 dell'Ufficio centrale indica questo termine con le parole « entro un anno dalla pubblicazione della presente legge ».

Ora, come ha testè detto l'onorevole relatore, ed io confermo, è ormai assicurato che l'esame delle condizioni della flotta della Navigazione Generale Italiana può esaurirsi nel termine di 4 mesi, eseguendolo non con una sola Commissione, come l'art. 22 del quaderno d'oneri indicava, ma da tre o quattro Commissioni, costituite nei principali porti del Regno.

A tale riguardo ho preso già gli opportuni accordi col ministro della marina. Se dunque quattro mesi bastano, se la Società di Navigazione Generale potrà anche prima che spiri questo termine convocare i suoi azionisti e prendere le sue risoluzioni, il termine di un anno può essere senza inconvenienti ridotto a sei mesi.

Vi è poi una ragione speciale, che credo opportuno segnalare all'attenzione del Senato e dell'Ufficio centrale, e che serve a giustificare anche di più il desiderio del Governo di veder limitata ad un termine più breve la facoltà che con l'articolo primo gli è accordata.

È importante togliere nelle popolazioni marinare che da lungo tempo attendono una soluzione della questione dei servizi marittimi, il dubbio che ancora per un intero anno debba continuare lo stato provvisorio. Queste convenzioni poi non si riferiscono soltanto a servizi che continueranno, ma anche a servizi intera-

mente nuovi. Non è giusto che, specialmente questi servizi di nuova istituzione, siano troppo ritardati, tanto più che alcuni di essi non sono punto connessi a quelle convenzioni, alle quali i provvedimenti proposti dall'Ufficio centrale si riferiscono.

Per queste considerazioni, e tenuto conto, come ho accennato, che sei mesi sono sufficienti per le ispezioni del materiale della Navigazione Generale Italiana, e per il resto, debbo insistere nella proposta riduzione di termine.

Un'altra osservazione mi preme di fare, ad esplicazione delle riserve espresse in principio di questa seduta. Essa si riferisce all'art. 4 del disegno di legge dell'Ufficio centrale.

Con questo articolo si determina che due mesi prima dell'emanazione del decreto reale d'approvazione delle convenzioni, le istruzioni, i verbali e le deliberazioni della Società debbono, a Parlamento aperto, essere presentate al Senato e alla Camera.

Su questo punto ho il dovere di richiamare tutta l'attenzione degli onorevoli componenti l'Ufficio centrale. All'onor. relatore non è sfuggito, come apparisce dal testo della relazione, che questa disposizione può interpretarsi nel senso « che concedendosi con l'articolo primo al potere esecutivo una facoltà non ordinaria, la quale da alcuno potrà anche tacciarsi di meno corretta, costituzionalmente parlando, siasi creduto necessario limitarla con quella riserva, o, in altre parole, che l'art. 4 sia correttivo all'art. 1 ».

Questo accenno rende ben chiaro che l'Ufficio centrale del Senato tenne conto che la sua proposta poteva dar luogo ad una diversa interpretazione. Le parole aggiunte ad esplicitarla non diminuiscono la impressione.

A me e ai miei colleghi è parso una necessità imprescindibile quella di pregare l'Ufficio centrale del Senato di non insistere nella proposta contenuta nell'art. 4 del suo disegno di legge.

La relazione avverte che lo scopo pel quale l'Ufficio centrale del Senato ha presentato questa proposta era quello di dare forza al Governo nell'adempimento dei suoi doveri. Ora, il Governo sente che per l'adempimento dei suoi doveri ha intiera la forza che gli viene dalla coscienza piena della sua responsabilità, alla quale non verrà meno, rispondendo innanzi al Parla-

mento e al paese dell'opera sua. Esso non può rinunciare alle attribuzioni che spettano al potere esecutivo, nè consentire che l'intervento altrui divida le responsabilità che debbono essere ben definite e precise.

Il Governo però, pregando l'Ufficio centrale di ritirare quest'articolo, che non può assolutamente accettare nel suo concetto fondamentale, dichiara (e non avrebbe bisogno di fare esplicita dichiarazione, perchè ciò risponde ai suoi doveri) che tutto quanto si riferisce alle ispezioni, alla valutazione delle spese, alle deliberazioni della Società, non è certamente destinato a rimanere riservato.

Il Parlamento avrà a suo tempo piena conoscenza di tutti i documenti riguardanti queste ispezioni. Di ciò prendiamo formale impegno. Così l'opera del Governo sarà giudicata dal Parlamento, ma non sarà ritardato, con nuove eventuali discussioni, il regolare funzionamento dei servizi.

Mi auguro pertanto che l'Ufficio centrale prendendo atto delle dichiarazioni che ho avuto l'onore di fare, non insisterà sull'art. 4 del suo disegno di legge.

Altre piccole modificazioni indicherò all'Ufficio centrale ed al Senato nella discussione degli articoli, trattandosi di osservazioni di secondaria importanza.

Io spero che l'Ufficio centrale ed il Senato vorranno riconoscere nelle dichiarazioni, che ho fatte in nome del Governo, il fermo proposito di venire ad un accordo per risolvere questa importante questione, e per uscire una buona volta pei servizi marittimi da quello stato provvisorio che è così lungamente, pur troppo, durato, senza beneficio del paese e con danno sicuro della marina nazionale.

PRESIDENTE. Il senatore Brioschi, *relatore*, ha facoltà di parlare.

Senatore BRIOSCHI, *relatore*. Come ho già dichiarato, credo che prima di dare una risposta al signor ministro ho bisogno di consultare i colleghi dell'Ufficio centrale.

Poche parole in difesa dell'art. 4.

L'onor. ministro ha detto che certamente vi è qualche cosa che tocca il Governo.

Il concetto nostro era questo: in una questione così grave, e dato che il Governo ha la facoltà per l'art. 1^o di applicare le Convenzioni per decreto reale, noi credevamo che forse il

Governo potesse esser d'accordo nel dividere un poco le responsabilità.

Pare che al Governo questo non piaccia. Ma notiamo che se in certe recenti occasioni il Governo avesse potuto dividere le responsabilità, se ne sarebbe trovato a miglior agio. Comunque sia, v'è anche un altro aspetto della questione. L'onor. Rossi mi chiamava poco fa geometra; io sonò un uomo sperimentale, e tutte le cose che ho scritte nella relazione sono tutte sperimentali. I funzionari dello Stato dovranno fare queste operazioni, ed è bene che essi sappiano che il loro lavoro non verrà messo da parte, ed anche portato via da qualche Ministero, ma che il Parlamento lo vedrà.

Dunque, purchè queste cose rimangano ferme, io non ho difficoltà d'accordo coi miei colleghi di trovare un'altra forma, che sia meno ostica al Governo.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onor. ministro delle poste e dei telegrafi.

FINOCCHIARO-APRILE, *ministro delle poste e telegrafi*. Debbo solo rilevare che avevo già risposto a quello cui testè l'onorevole Brioschi si è riferito. Accennando al dovere del Governo di assumere piena ed intera la responsabilità delle risoluzioni che dovrà prendere, aggiunsi che non era certo nostro proposito che questi atti istruttori rimanessero in nessun modo sottratti all'esame del Parlamento, al quale saranno a suo tempo comunicati.

PRESIDENTE. Rimanderemo il seguito della discussione a domani; ma poichè non vi sono altri oratori iscritti sulla discussione generale e si è già discusso dell'art. 1° e del 4°, parmi che si possa chiudere la discussione generale.

Dichiaro adunque chiusa la discussione generale. Domani si procederà alla discussione degli articoli.

Domani seduta alle ore 2 pom. col seguente ordine del giorno:

Discussione dei seguenti progetti di legge:

Convenzioni per la concessione dei servizi postali e commerciali marittimi (*Seguito*);

Conversione in legge di 6 reali decreti per autorizzare provincie e comuni ad eccedere il limite legale o la media triennale 1884-85-86 della sovrimposta ai tributi diretti, e autorizzazione a varie provincie e comuni all'eccedenza suddetta;

Autorizzazione della spesa di L. 190,000 per compenso da corrisponderi agli eredi Venatodentice, in conseguenza dell'abolito diritto di Corredura di Ponte a Selice (Napoli);

Autorizzazione ad affittare la sorgente termo-solforosa della Boiola, nel lago di Garda, per cinquant'anni;

Modificazione degli articoli 2 e 8 della legge 6 dicembre 1888, n. 5825 (serie 3^a) circa la ripartizione degli affari fra le due sezioni penali della Corte di cassazione di Roma;

Approvazione della convenzione 30 ottobre 1888 fra la provincia di Trapani ed il Demanio, per modificazioni al contratto 2 aprile 1873, approvato con legge 14 maggio 1876, n. 3112, allo scopo di istituire una scuola pratica di agricoltura;

Convalidazione del decreto reale 15 novembre 1892, n. 676, riguardante il rinvio agli esercizi avvenire degli stanziamenti determinati per gli esercizi 1893-94 e 94-95 per l'acquisto di cavalli stalloni;

Abrogazione dell'art. 7 della legge 25 giugno 1882 sugli istituti superiori femminili di magistero.

La seduta è sciolta (ore 5 e 25).