

sarebbe potuto devinire in breve tempo uno dei principali centri commerciali della Sardegna.

Io ho voluto far conoscere questo alla Camera, perchè si formi una idea della difficoltà che giorno per giorno incontra la Società di navigazione. Ciò non toglie che essa, secondo me, potrebbe darci qualche volta migliori piroscafi; che potrebbe far sì che la velocità fosse reale e non nominale; potrebbe infine estendere a noi quelle facilitazioni che essa fa in larga scala alla navigazione del continente. Giova però riconoscere che la Società, quando lo può, accorda sempre tutte le possibili facilitazioni, che d'altronde sono anche nel suo interesse. Del resto la Società di navigazione è in certo modo giustificata del non soverchiamente estendere a noi le facilitazioni che dà alle linee continentali; inquantochè basta esaminare il prospetto del suo bilancio del 1884, che qui vi presento, per convincersi che la navigazione con la Sardegna dà una perdita.

Ecco i risultati finanziari delle diverse linee postali ottenuti nell'esercizio 1883-84 comprese le sovvenzioni:

Napoli-Cagliari	L. 55,109 di utile
Genova-Portotorres (diretta)	„ 28,833 „
Genova-Portotorres (non diretta) „	„ 17,706 di perdita
Cagliari-Portotorres	„ 19,299 „
Cagliari-Capo Figari	„ 12,302 „
Civitavecchia-Capo Figari	„ 96,511 „
Palermo-Napoli	„ 581,607 di utile
Napoli-Messina	„ 66,716 „
Palermo-Siracusa	„ 38,918 „
Stretto di Messina	„ 89,950 „

La colpa quindi non è tanto della Società di navigazione generale, quanto del Governo, che lascia sussistere una mostruosa sperequazione nei noli e nelle tariffe con danni incalcolabili al commercio, alle industrie ed alla produzione agraria della Sardegna.

Basta considerare che si può trasportare il frumento da S. Francisco di California in Europa per lire 60 la tonnellata; da New-York per lire 20; i risi dalla Birmania per lire 50; e questi transitando per il canale di Suez hanno oneri fortissimi.

I cereali dell'America del Sud vengono trasportati con noli piccolissimi. Anche i nostri piroscafi che partono per la Plata caricano merci per lire 30 e 40 la tonnellata. In Sardegna, invece, da Porto Torres a Livorno (63 leghe marine) il vino e l'olio classificati di 3^a categoria pagano lire 40 la tonnellata, e da Cagliari (105 leghe) si paga lire 55.

I cereali che sono classificati di 4^a categoria sono assoggettati alla tariffa di lire 22.50 la tonnellata da Porto-Torres a Livorno e di lire 30 da Cagliari. Ora io domando se si possono avere più a buon mercato i prodotti agrari dell'Asia e dell'America, come è possibile che aumentino e prosperino i traffici della Sardegna? Approfittiamo della opportunità che ci presenta questa legge per ricorrere agli unici mezzi che sono in nostro potere onde giovare al commercio del continente e delle isole; ed io faccio invito in questo senso all'egregio relatore, ed agli onorevoli ministri delle finanze e della marineria, i quali debbono preoccuparsi seriamente di questo stato di cose. Estendiamo i premi al piccolo cabotaggio, od almeno alla Sardegna che si trova in speciali condizioni e speciali provvedimenti richiede.

Io spero che gli uomini competenti di marineria non potranno negare che è una necessità di estendere i premi al piccolo cabotaggio, se vogliamo lottar con efficacia contro la concorrenza della marineria straniera, e confido che nella discussione degli articoli di questo disegno di legge qualcuno di essi, che ha maggiore autorità e competenza di me, potrà provare la imperiosa necessità di immediate disposizioni tendenti a riparare ai danni gravissimi che colpiscono il commercio sardo.

So a questi provvedimenti, che io riterrei giusti nell'interesse della marineria, non si vuol ricorrere, in tal caso il Governo ottenga almeno dalla Società di navigazione generale il riordinamento dei servizi marittimi e la modificazione della convenzione, come io ed altri abbiamo proposto con un ordine del giorno che è depositato al banco della Presidenza. Non mi dilungo, perchè oramai ritengo inutile il raccomandare maggiormente un provvedimento che l'interesse del commercio e dell'industria nazionale o la giustizia richiedono imperiosamente. Confido che si penserà ad aumentare le scuole nautiche e di costruzioni navali, a stabilire ampi e sicuri bacini di carenaggio, a migliorare le condizioni dei nostri porti, perchè essi sono tra i primi coefficienti per la vita economica di un popolo, ed in ispecie debbano esserlo per l'Italia che è quasi circondata dal mare.

Pensate che l'Italia, con un litorale di 8000 leghe, ha bisogno di una marineria numerosa, solida, veloce. Fate quanto da voi dipende per darle questa forza. La spesa che vi si propone è lieve.

Ma anche se alcuni la considerano grave, pensino che è spesa remuneratrice, che è denaro posto al cento per cento, poichè quanto maggiore sarà la navigazione tanto maggiori saranno i prodotti