

CCCCXLVII.

TORNATA DI SABATO 9 MAGGIO 1885

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BIANCHERI.

SOMMARIO. *Giuramento del deputato Vaccai. — Leggesi una proposta di legge del deputato Delvecchio, per continuare agli orfani ed alle vedove dei Mille di Marsala la pensione stabilita dalla legge 22 gennaio 1865. — Osservazioni sull'ordine dei lavori parlamentari dei deputati Solimbergo, Lazzaro, Berio, Ruggieri, Cavalli e Boselli. — Seguito della discussione sul disegno di legge relativo ai provvedimenti per la marineria mercantile — Parlano i deputati Sanguinetti, Baccarini, Plebano, Palizzolo, Ravenna, Berio, De Zerbi, Lazzaro, Indelli, Crispi. — Osservazione del deputato Delvecchio sull'ordine dei lavori parlamentari — Risposta del ministro delle finanze. — Il presidente dà lettura di una interrogazione del deputato Righi ed altri all'onorevole presidente del Consiglio ed al ministro dei lavori pubblici, circa la conservazione in Verona degli attuali uffici ferroviari, in corrispondenza alle dichiarazioni ripetutamente fatte dal Governo alla legale rappresentanza di quella città. — Il deputato Corvetto prega la Commissione del bilancio di nominare un altro relatore, in sostituzione dell'onorevole Botta che è ammalato, pel disegno di legge che estende alle vedove e agli orfani dei militari il beneficio della legge del 18 dicembre 1881.*

La seduta comincia alle 2,24 pomeridiane.

Chimirri, segretario, dà lettura del processo verbale della tornata precedente, che è approvato.

Congedi.

Presidente. Hanno chiesto congedo per motivi di famiglia, gli onorevoli: Romanin-Jacur, di giorni 6; Casati, di 10; Sole, di 5; Gallotti, di 15; Mazzacorati, di 15. Per motivi di salute, l'onorevole Pais, di giorni 5.

(Sono conceduti.)

Giuramento del deputato Vaccai.

Presidente. Essendo presente l'onorevole Vaccai, lo invito a giurare. (*Legge la formula*)

Vaccai. Giuro.

Leggesi una proposta di legge del deputato Delvecchio, ed altri.

Presidente. Essendo stata ammessa dagli Uffici alla lettura una proposta di legge dell'onorevole Delvecchio ed altri, invito l'onorevole segretario Capponi a leggerla alla Camera.

Capponi, segretario, legge:

“ *Articolo unico.* Alle vedove ed agli orfani dei Mille di Marsala è continuata, nelle proporzioni delle leggi militari, la pensione stabilita dalla legge 22 gennaio 1865, n. 2119.

“ Delvecchio, Seismit-Doda, Palizzolo, Turbiglio, Fortunato, Oddone, Giuriati, De Zerbi, Fornaciari, Trompeo, Teti, Branca, Melodia, Sanguinetti, Finocchiaro Aprile. ”

Presidente. Onorevole Delvecchio, sarà in altra tornata stabilito il giorno in cui sarà svolta la sua proposta di legge.

Seguito della discussione sul disegno di legge relativo a provvedimenti per la marineria mercantile.

Presidente. L'ordine del giorno reca: Seguito della discussione sui provvedimenti relativi alla marineria mercantile.

La Camera rammenta che la discussione fu sospesa all'articolo 9.

Solimbergo. Chiedo di parlare.

Presidente. Parli, ne ha facoltà.

Solimbergo. Io non credo, che nelle condizioni presenti della Camera... (*Oh! oh! — Rumori*)

Presidente. Non interrompano.

Solimbergo. ...con parecchi ministri e molti nostri colleghi, che si interessano di questa questione, a Napoli, noi ci troviamo in condizione favorevole per affrontare il gravissimo problema dei premi di navigazione, di cui ora si dovrebbe discutere. E perciò propongo che si sospenda per ora questa discussione, rimettendola a tempo più opportuno, per esempio a lunedì.

Presidente. Ella fa dunque una proposta sospensiva?

Solimbergo. Appunto.

Presidente. Prego la Commissione di esprimere il suo avviso su questa proposta.

Boselli, relatore. La Commissione se ne rimette alla Camera.

Presidente. Allora me ne rimetto anch'io alla Camera. (*Urarità*)

Lazzaro. Chiedo di parlare.

Presidente. L'onorevole Lazzaro ha facoltà di parlare.

Lazzaro. Per conto mio sono impegnato nella discussione dell'articolo 9, che concerne appunto i premi di navigazione e sono pronto ad esporre le mie idee in argomento: ma, poichè ci è stato un onorevole nostro collega, il quale ha fatto osservare che la Camera è in condizione di non potere, in certo modo, discutere... (*Commenti e rumori*)

Presidente. Ma, onorevole Lazzaro, la Camera è perfettamente in grado di continuare i suoi lavori. (*Si ride*)

Lazzaro. Onorevole signor presidente, il fatto è che noi siamo qui, e facciamo il nostro dovere; ma molti, per ragioni plausibili se si vuole, non sono presenti.

Ad ogni modo io credo che si possa accettare la proposta dell'onorevole Solimbergo, rimandando l'articolo 9 alla fine della discussione del disegno di legge.

Presidente. Osservo all'onorevole Lazzaro che allora bisognerebbe anche sospendere gli articoli 10 e 11 ed altri.

Prego il Governo di voler dire la sua opinione.

Brin, ministro della marineria. Me ne rimetto alla Camera.

Presidente. Dunque l'onorevole Solimbergo propone che si sospenda la discussione del capo II di questo disegno di legge, e si passi alla discussione del capo IV, riservando la discussione dei capi II e III alla fine della legge.

Berio. Chiedo di parlare.

Presidente. Ha facoltà di parlare.

Berio. Io credo che l'unica ragione per la quale i proponenti domandano che il capo in discussione sia rimandato alla fine della legge, consista nell'assenza di molti colleghi, i quali hanno interesse a prender parte a questa discussione. Io osservo che da parte mia e di altri miei amici, non facciamo difficoltà che la discussione prosegua regolarmente; se però si vuol prendere la deliberazione di sospendere la discussione del capo I, allora io pregherei la Camera di rimetterne la discussione a non prima di mercoledì, perchè lunedì noi saremo ancora più pochi di oggi.

Voci. Ha ragione! (*Commenti*)

Presidente. L'onorevole Ruggiero ha facoltà di parlare.

Ruggiero. Io appoggio la proposta fatta dall'onorevole Berio. La Camera non è in numero... (*Rumori*)

Presidente. La Camera è sempre in numero, salvo a verificarlo ove se ne faccia regolare domanda, Ella si associa alla proposta dell'onorevole Berio?

Cavalli. Chiedo di parlare.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cavalli.

Cavalli. Veramente io devo oppormi alla proposta del mio amico Solimbergo; la Camera è sempre in numero; e se si crede che non lo sia, si faccia la domanda per verificarlo, ed allora si vedrà; altrimenti noi saremo sempre a dibatterci con queste difficoltà quando, per una ragione o per altra, molti dei nostri colleghi non possono trovarsi presenti.

Ora il Ministero è rappresentato dal ministro della marineria, da quello delle finanze e da quello dell'agricoltura e commercio quindi io credo che

si possa benissimo discutere quest'argomento così grave.

Perciò mi oppongo alla proposta dell'onorevole Solimbergo.

Ruggiero. Io prego il presidente di verificare se la Camera sia in numero. (*Rumori*)

Presidente. Mi mandino la loro domanda per iscritto.

Berio. Chiedo di parlare.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Berio.

Berio. Io appoggio la proposta dell'onorevole Cavalli, perchè la mia proposta è subordinata al caso che la Camera creda di rimandare la discussione di questi articoli ad altro giorno.

Presidente. Onorevole Solimbergo, ritira o mantiene la sua proposta?

Solimbergo. Io non ho detto se la Camera sia o no in numero; ho osservato solo che molti dei nostri amici sono assenti, ed ho considerato la gravità del problema che ci sta davanti, e sul quale il Parlamento francese ha fatto una lunga discussione. Esso è tale da non consentire di essere trattato nelle condizioni in cui ci troviamo; quindi mantengo la mia proposta.

Presidente. L'onorevole Solimbergo propone che la discussione del capitolo 2 sia posposta a quella dei capitoli 3 e 4 del disegno di legge; e l'onorevole Berio propone che in caso la discussione sia differita, venga posta nell'ordine del giorno di mercoledì.

Magliani, ministro delle finanze. Dichiaro che il Ministero si astiene dal prender parte alla votazione.

Boselli, relatore. La Commissione, dopo aver deliberato sul proposito, prega la camera di non accogliere la proposta dell'onorevole Solimbergo.

Presidente. Allora pongo a partito la proposta dell'onorevole Solimbergo. Chi è d'avviso di approvarla è pregato di alzarsi.

(*Non è approvata.*)

Per ciò non è più il caso di porre a partito la proposta subordinata dell'onorevole Berio.

Verranno dunque a discutere l'articolo 9, di cui do lettura:

“ È accordato per un decennio, dal giorno in cui andrà in vigore la presente legge, un premio di navigazione di lire 0,65 per ogni tonnellata di stazza netta e per ogni 1000 miglia di percorso alle navi nazionali a vela e a vapore, che, partendo da un porto posto nei mari di tutto il Mediterraneo (compresi il Mar di Marmara, il Mar Nero, il Mar d'Azoff e la navigazione del Danu-

bio) oltrepassino il canale di Suez o lo stretto di Gibilterra, dirette a porti non europei; come pure alle navi nazionali a vela e a vapore, che ritorneranno in Italia attraversando il canale di Suez o lo stretto di Gibilterra, non provenienti da porti europei.

“ Egual premio sarà dato alle navi italiane, che navighino fra diversi continenti e fra isole appartenenti ad un continente e isole appartenenti ad un altro continente, escluse le navigazioni nei mari di tutto il Mediterraneo (compresi il Mar di Marmara, il Mar Nero, il Mar d'Azoff e la navigazione del Danubio).

“ Per gli effetti delle disposizioni contenute nel presente articolo, le due Americhe sono considerate come due distinti continenti. ”

Su questo articolo è iscritto a parlare l'onorevole Lazzaro; ne ha perciò facoltà.

Lazzaro. Onorevole presidente, mi pare che dopo che io ebbi ad esporre alla Camera le ragioni, per le quali propongo un emendamento all'articolo 9, abbia domandato di parlare l'onorevole Baccarini.

Presidente. Si sono iscritti a parlare su questo articolo l'onorevole Lazzaro, l'onorevole Sanguinetti, ed in ultimo l'onorevole Baccarini.

Onorevole Sanguinetti, desidera Ella parlare prima o dopo l'onorevole Baccarini?

Sanguinetti. Nella seduta di martedì l'onorevole Baccarini ha chiesto che si sospendesse la discussione dell'articolo 9 perchè, a suo avviso, i vari articoli di questo capo II devono discutersi insieme.

Il nostro illustre presidente, se ben ricordo, consentiva in questa osservazione. Se quindi dobbiamo discutere complessivamente il capo II, e non articolo per articolo, io mi accingerò a svolgere le poche osservazioni che mi sono proposto di fare, le quali riguardano più particolarmente l'articolo 11. Se la Camera entra in questa intelligenza che si discutano contemporaneamente gli articoli 9, 10, 11, 12 del disegno di legge, io sono pronto a parlare.

Presidente. Svolga, svolga i suoi concetti.

Sanguinetti. Io non ho bisogno di dire che sono favorevole al presente disegno di legge. Mi era proposto di prendere a parlare nella discussione generale, ma quando ho veduto scendere nell'agone oratori così valenti, e difendere la legge con tanta copia d'argomentazioni e con tanto splendore di ingegno, mutai pensiero, perchè nulla avrei potuto dire che non fosse stato detto con efficacia che io non posso neppure sognare, non dico di

uguagliare, ma neppur di raggiungere lontanamente.

Io mi permetto di esprimere anzitutto una opinione, ed è che Ministero e Commissione non furono così larghi verso la marineria mercantile e specialmente verso la vela, come io credo fosse necessario; e dico specialmente verso la vela, perchè io credo che essa, contrariamente all'opinione di molti, debba continuare ad esistere, e possa avere anche nel futuro giorni di splendore.

Io aveva proposto, in unione all'amico mio, l'onorevole Berio, un emendamento relativo alle costruzioni a vela, ma l'accoglienza poco favorevole che la Camera ha fatto a questa nostra proposta mi ha persuaso che, riguardo alla vela, assolutamente non si poteva riuscire ad ottenere più di quello che la Commissione propone.

Quindi nè altro chiesi, nè altro chiederò riguardo alla navigazione a vela, eccettuato una modificazione all'articolo 12, che riguarda tanto la vela quanto il vapore, e la quale sarà svolta, anche per conto mio dal mio amico e collega l'onorevole Berio.

Come dissi in principio, le osservazioni che mi sono proposte di svolgere riguardano l'articolo 11 della legge.

Io ho domandato a me stesso se la disposizione del primo capoverso dell'articolo 11 sia efficace, in primo luogo a mantenere in vita la navigazione a vapore non sovvenzionata, ed in secondo luogo se possa far sorgere altra navigazione libera a vapore. E duolmi di dover subito dire che a queste domande ho dovuto, mio malgrado, rispondere negativamente.

Considerate bene i termini nei quali è concepito il 1° capoverso dell'articolo 11; sono questi:

“ Sono esclusi dai premi, di cui nel presente Capo, i bastimenti da diporto e le navi addette alle linee di navigazione sovvenzionate dallo Stato. ”

Il che vuol dire che i premi di navigazione saranno eziandio accordati alle Società sovvenzionate per le linee non sovvenzionate o libere. Se tale è la disposizione dell'articolo 11, io credo sia mio obbligo di considerare quali ne saranno gli effetti.

Io non ho bisogno di ricordare il passato: non sento il bisogno di darmi il facile vanto di essere stato profeta nel 1877 e nel 1881; imperocchè nel 1877, unico in questa Camera, sorsi a combattere le convenzioni marittime che non esito a dichiarare essere state fatali allo sviluppo della navigazione e agl'interessi commerciali ed in-

dustriali del paese. Ma sul passato io sono disposto a stendere un velo pietoso; del passato non intendo occuparmi; mi restringo ad occuparmi del presente, e delle conseguenze che questa legge può avere.

Signori, è in me profonda la persuasione che coll'articolo 11 non si riesca a raffrenare il monopolio che pesa attualmente come un incubo sui commerci italiani marittimi, e non si riesca a far sorgere quella navigazione libera che era ed è nelle intenzioni tanto del Ministero quanto della Commissione che su questo progetto di legge ha riferito.

Signori, la storia che io intendo di fare è assai breve. Si trova in mie mani una pubblicazione ufficiale, lo noti bene la Camera, di un centinaio di pagine. Questa pubblicazione ufficiale è una delle più feroci requisitorie che si possono fare contro la Società generale di navigazione. Aggiungerò subito che alla requisitoria è susseguita la sentenza, la quale non è meno eloquente e non contiene per noi minori insegnamenti di quelli che esistono in questo documento. Il documento a cui alludo, è la relazione di un membro del Consiglio dell'industria e del commercio, fatta al Consiglio medesimo, che riguarda i servizi della Società generale di navigazione.

Questa relazione è suffragata dal parere di tutte o quasi tutte le Camere di commercio italiane, che furono dal Ministero del commercio chiamate a pronunziarsi sul difficile tema.

Signori, se io dovessi riferire a voi tutto ciò che in questo documento è contenuto, dovrei fare un lungo discorso: io invito i miei colleghi a portare su questa relazione, che è della fine dell'anno 1884, la loro attenzione.

Io dirò soltanto quel poco che giova all'argomento mio e che mi è ispirato da quell'amore del paese, al quale tutti, sempre ed in ogni circostanza, dobbiamo ispirarci.

In questo documento è constatato e provato che la Società generale di navigazione ha illegalmente oltrepassato i massimi dei noli, sia per le merci, sia per i passeggeri, portati dalla convenzione del 1877.

In questa relazione è constatato che la Società generale, contrariamente ai suoi statuti, ha fatto noli differenziali a favore dei porti esteri contro i porti nazionali.

In questa relazione è constatato in modo chiaro ed aperto che la Società generale non ha altri limiti alla sua azione che la sua volontà, che essa può violare e calpestare impunemente la legge che le ha dato la vita, gli statuti su cui è fondata.

Signori, io potrei riferire tutto quello che dicono le Camere di commercio. Accennerò alle principali.

La Camera di commercio di Genova deplora che il trasporto delle merci costi più da Genova in Sardegna che da Genova agli scali della Plata e dell'Atlantico; la Camera di commercio di Carrara osserva che le tariffe, per quanto riguarda i marmi, non corrispondono nè alle esigenze di tale industria, nè ai prezzi che vengono fatti da altre Società; la Camera di commercio di Livorno osserva che la Società, mentre si tiene in limiti tollerabili per le altre linee sulle quali vi è concorrenza, ha gravi noli per quelle nelle quali la concorrenza non esiste.

La Camera di commercio di Civitavecchia fa delle dichiarazioni molto più gravi: essa si esprime con queste parole:

“ Il porto di Civitavecchia è stato sottoposto a noli esorbitanti e impossibili per qualunque classe di merci. ”

La Camera di Catanzaro rafforza le dichiarazioni della Camera di Civitavecchia:

“ I noli, essa dice, sono così esageratamente alti da interdire qualunque comunicazione con Roma, ove essa (la Società Generale) si trova al coperto dalla concorrenza, sottopone il commerciante alla dura legge del *sine qua non*. ”

La Camera di Siracusa dimostra in modo evidente la diversità di trattamento che si fa tra porto e porto nazionale.

La Camera di Reggio Calabria eleva gli stessi lamenti: lamenta che i noli per Genova siano più alti di quelli per Marsiglia, ed accenna ad altre illegalità, come ai diritti di tappa che la legge non ammette.

La Camera di Bari lamenta la spietata concorrenza che la Società generale fa alla Società la *Puglia*.

Innalzano poi gli stessi lamenti, e altri d'indole ancora più grave, le Camere di commercio di Teramo, di Macerata, di Ancona, di Pesaro, di Rimini, di Venezia, ecc.

Le Camere di commercio di Messina, di Catania e di Siracusa, sono state molto più precise. Hanno fatto confronti dettagliati, e hanno dimostrato che quasi sempre, tanto per le merci, come per i passeggeri sono oltrepassati i massimi. Hanno dimostrato che assolutamente i commerci italiani sono sacrificati da questo monopolio, il quale non sa e non può aver freno nella libera concorrenza che non esiste e non può esistere.

Ma, signori, altre autorità ufficiali hanno interloquito, e con appunti più gravi.

In questa relazione si trovano alcuni brani di un rapporto del console generale italiano d'Alessandria d'Egitto, il quale rivela fatti realmente curiosi e che parrebbero inesplicabili e non credibili, se non fossero confortati da quella autorità ufficiale. Signori, io vi prego di ascoltare questi fatti, perchè essi provano se l'Italia debba rimanere in questa strana condizione di cose. E qui mi rivolgo specialmente ai colleghi siciliani: perchè la questione riguarda una produzione assai importante di quell'isola, la quale fa entrare annualmente in Italia molti milioni. Vedete: secondo la tariffa della Società generale di navigazione, recentemente modificata, i vini di Messina e di Catania diretti ad Alessandria di Egitto, dovevano sottostare ad un nolo di 60 lire a tonnellata, mentre da Marsiglia il nolo non è che di 25 lire. Però giova dire che la tariffa dei vini è stata ribassata a 40 lire.

Ora, quando i nostri vini in partenza da Catania e da Messina per Alessandria di Egitto debbono pagare lire 40 a tonnellata, mentre che da Marsiglia ad Alessandria ne pagano soltanto 25, sapete che cosa avviene? Avviene una cosa strana; così strana, che io, a dir vero, stenterei molto a crederla, se non risultasse da un documento ufficiale. Avviene questo, che i vini che da Messina e da Catania si vogliono spedire ad Alessandria di Egitto si fanno passare per Marsiglia. Citerò testualmente il rapporto del nostro console di Alessandria:

“ E qui mi cade in acconcio di notare, dando una idea dei criterii seguiti dalla Società generale di navigazione, che, sino a non molto tempo fa, il nolo dei vini spediti da Messina in Egitto era prima di 60 lire per tonnellata, mentre la stessa Società caricava a Marsiglia in ragione di 25 lire. Del resto mi si assicura che, anche adesso, (col nolo ribassato a 40 lire a tonnellata) conviene meglio di spedire il vino della Sicilia in Marsiglia; per trasbordarlo colà sui piroscafi diretti a questa volta, cioè fare un viaggio doppio, che eseguirne l'invio per mezzo dei nostri piroscafi. ”

Ed aggiunge, che, appunto per l'altezza dei noli, la importazione dei nostri vini in Egitto, ragguaglia appena ad un ottavo del totale, e che questa ottava parte si compone quasi esclusivamente di *vermouth*, che è una specialità italiana. Adunque, la Società generale è riescita a raggiungere questo scopo, di far scacciare i nostri vini dall'Egitto.

Ma vi sono dichiarazioni più gravi, nel rapporto del nostro console d'Alessandria.

Egli scrive che: « uno dei maggiori ostacoli all'incremento dell'importazione italiana sta appunto nell'elevatezza dei noli della Navigazione generale italiana, risultando che la differenza fra questi noli e quelli delle rivali Società di navigazione si risolve in un aggravio sulle merci italiane, in confronto delle francesi, rendendo la concorrenza quando difficile, e quando assolutamente impossibile. »

Egli accennò a molte merci italiane che troverebbero nell'Egitto un facile mercato, e che non possono colà andare per i noli alti ed esagerati. Ora di fronte a questi fatti, senza la Camera quali deliberazioni abbia emesso nella seduta del 18 dicembre 1884, il Consiglio dell'agricoltura e commercio, delle quali io darò lettura testualmente:

« 1° Non siano nelle tariffe oltrepassati i limiti massimi fissati nei quaderni d'onere della convenzione anzidetta (1877) per i prezzi di passaggio dei viaggiatori, e dei trasporti delle merci;

« 2° Le tariffe siano eziandio modificate nei prezzi, che, quantunque contenuti nei limiti sopradetti, risultino a pari condizioni o proporzionalmente alla disparità di esse, troppo elevati, e quindi pregiudizievoli al commercio nazionale;

« 3° Non siano fatti, in alcun caso, noli differenziali che favoriscano i porti stranieri concorrenti a pregiudizio di quelli nazionali, e ciò tanto alla importazione quanto alla esportazione;

« 4° Non siano fatti, con danno del commercio e della marineria nazionale, straordinarie o temporanee diminuzioni dei prezzi di trasporto, nello scopo evidente di annichilire ogni concorrenza e rialzare i prezzi stessi appena conseguito l'intento;

« 5° Non siano accordate preferenze, e stipulati contratti che diminuiscano le tariffe, a favore esclusivo di uno o più speditori;

« 6° Sia interamente soppresso il diritto di tappa;

« 7° Le spese di sbarco siano prestabilite per tutti gli scali d'Italia, e con diminuzione segnatamente di quelle proposte per gli scali calabresi, siciliani e sardi, e siano equamente proporzionate alla disparità di condizioni;

« 8° Le tariffe, dopo avere ricevuta la debita approvazione, siano comunicate alle Camere di commercio, inserite negli orari e tenute affisse nelle agenzie della Società concessionaria. »

Ora, se voi accordate i premi di navigazione alla Società generale di navigazione italiana, per

le sue linee libere, che cosa avverrà, o signori? Avverrà quello che si è lamentato in passato, cioè a dire, che la Società generale, la quale ha già sul bilancio dello Stato una sovvenzione di otto milioni e mezzo (accresciuta recentemente di 800 mila lire per la convenzione di cui parlò l'onorevole Baecanini; e di altre 300 mila lire per la navigazione sulle coste del Mar Rosso, e che il Ministero confido vorrà presentare alla Camera) avverrà, dico, che la Società di navigazione generale, se le darete ancora i premi di navigazione per le linee libere, schiaccierà qualunque concorrenza, rafforzerà e consoliderà il suo monopolio; e la legge, per quanto riguarda la navigazione a vapore, non avrà gli effetti benefici di fare sorgere una marineria nazionale libera.

Voi l'avete udito, la Società delle Puglie è una piccola Società, la quale non fa lunghe navigazioni; fa specialmente la navigazione nelle coste dell'Adriatico e un poco anche nelle coste del Tirreno, e non può assolutamente recare gravi danni alla Società generale; ebbene, voi avete qui l'autorità della Camera di commercio di Bari, la quale vi dichiara che la Società generale vuole e cerca di distruggere colla concorrenza questa piccola e benemerita Società, la quale finora non ha pesato sul bilancio dello Stato.

Non ho bisogno di rammentare quello che è stato ripetuto da parecchi oratori, vale a dire la scomparsa di un'importante Società ligure, la Società Raggio, la quale ha dovuto subire la legge del più forte. E questa legge del più forte, in un tempo più o meno lungo, dovranno subirla, se alla Società generale accorderete i premi di navigazione, anche le altre due Società che esistono a Genova, cioè la *Veloce* e la *Piaggio* che fanno la navigazione coi porti del Plata.

Nè la *Veloce*, nè la *Piaggio*, nè altri armatori, saranno in condizione di sostenere la concorrenza della Società generale; le due Società esistenti scompariranno; nè altre Società potranno sorgere. Ed allora come potremo avere quella navigazione libera, la quale tentiamo con questa legge di far sorgere?

Signori, io riconosco la necessità di questa legge, constato la ragione di essa; deriva dalle convenzioni del 1877. Con quella convenzione noi abbiamo creato un monopolio che giustamente dobbiamo cercare di distruggere.

Approvando questa legge, io ritengo che la Camera faccia opera savia, e che coloro stessi che l'hanno combattuta, come il mio amico, l'onorevole Plebano, dovrebbero a questa legge, modificata là dove è difettosa, dare il voto favorevole.

E sa perchè, onorevole Plebano? Perchè se non distruggiamo il monopolio creato nel 1877, fra pochi anni le sovvenzioni postali e commerciali marittime peseranno sul bilancio dello Stato non più per nove o dieci milioni, ma per venti o trenta.

Lugli. E come c'entra in questo l'onorevole Plebano?

Sanguinetti. L'onorevole Plebano c'entra in questo senso, onorevole Lugli, che ha combattuto questo disegno...

Lugli. Ed io come c'entro?

Sanguinetti. ...di legge per difendere le ragioni del bilancio; ora io volevo appunto far osservare all'onorevole Plebano, che le ragioni del bilancio si difendono meglio approvando questa legge che combattendola.

Da varie parti della Camera si è osservato...

Plebano. Chiedo di parlare.

Sanguinetti. ...essere necessario riordinare i servizi postali e commerciali; ed è vero. Ed io mi associo a questa che è una idea santa; perchè, notatelo, signori, intorno alla Sardegna, a quell'isola che fu troppo dimenticata pel passato, noi abbiamo messo un cordone commerciale che è peggiore di un cordone sanitario.

Noi colle convenzioni marittime e col monopolio affermato nella Società generale di navigazione abbiamo segregata l'isola di Sardegna, riguardo ai commerci, dal resto del mondo. Fu accertato dalla Commissione d'inchiesta e dalle Camere di commercio, e provato e riprovato, che una merce da Genova a Sassari od a Cagliari costa due volte ed in certi casi tre volte ed anche più di quello che la stessa merce costa per essere trasportata da Genova a Nuova York, od alle coste del Pacifico; ed io dico al Governo: voi non avete il diritto di mettere questo cordone commerciale intorno ad un'isola benemerita, non avete il diritto di impedirle ogni sviluppo agricolo e commerciale, sacrificandola ad un monopolio condannato da tutti. Io dunque mi associo alla idea della necessità di riordinare i servizi postali; ma che cosa deve intendersi per riordinamento dei servizi postali?

Se ricorro agli atti della Commissione d'inchiesta sulla marineria mercantile, trovo che per parte della Società generale il riordinamento dei servizi postali vuol dire: aumento delle sovvenzioni a 25 milioni annui e più, e proroga della durata delle convenzioni; in altri termini riaffermare, ingigantire, e prorogare per molti anni il monopolio della Società generale: in altri termini ancora vuol dire; sacrificare alla Società generale l'avve-

nire dell'Italia marittima. Ora quando, per fare questo riordinamento, il Governo si trova di fronte ad una Società forte e potente, io mi impensierisco e temo di trovare un bel giorno dinanzi a me un disegno di legge nel quale a questa potente Società sia sacrificato non solo l'avvenire del bilancio, ma l'avvenire del paese. Io do lode all'onorevole Boselli, che con tanta costanza, con tanto ingegno e con vero apostolato si è consacrato alla questione marittima, di aver dichiarato, a nome della Commissione, che egli si associava al riordinamento dei servizi postali e commerciali, ma a due condizioni; 1° che non fosse prorogata la durata della Società; 2° che non fosse aumentata la sovvenzione. Io lode, dico, all'onorevole Boselli per le sue prudenti riserve; ma, creda a me, le due condizioni non saranno accettate, perchè, quando si tratta di riformare contratti non ancora venuti a scadenza, bisogna delle Società potenti subire le leggi e la volontà; non è in potere del Governo d'imporre la volontà propria. È necessario, lo ammetto, riordinare i servizi postali e commerciali; ebbene, se la Camera approva il primo capoverso dell'articolo 11 come si trova, essa toglie al Governo quell'unica arma di difesa che ha per lottare contro la Società generale di navigazione; gli toglie l'unico mezzo che gli rimane per indurre la Società generale ad accettare patti equi e convenienti per le due parti.

Se voi non accorderete alla Società generale i premi per le linee non sovvenzionate, essa verrà a patti con voi, ed accetterà che i contratti siano riformati su basi eque, in guisa che pur tutelando gli interessi suoi, siano nello stesso tempo tutelati gli interessi del commercio e quelli del bilancio dello Stato. Se invece l'articolo 11 di questa legge fosse dalla Camera approvato come si trova, oh! allora in nessun modo potrete sfuggire alle dure volontà che la Società vi imporrà; o lasciare che i contratti di sovvenzione continuino, come si trovano, per tutta la loro durata, o subire le condizioni, qualunque esse siano, che la Società generale vorrà imporvi.

Io ne avverto l'onorevole ministro della marineria, e specialmente l'onorevole ministro delle finanze, dolendomi che non sia presente l'onorevole ministro di agricoltura e commercio.

Voci. È qui! è qui!

Sanguinetti. Tanto meglio. E ne avverto l'onorevole Grimaldi, il quale conosce i guai che gli stanno addosso per la Società generale di navigazione; e me lo raffiguro tutti i giorni, di fronte ai ripetuti e continui reclami che gli perven-

gono da tutte le parti d'Italia, colle mani nei capelli, senza sapere come provvedere.

Oh! volete voi togliervi quest'arma unica che avete nelle mani, per indurre, lo ripeto, la Società, non a sacrificarsi, perchè noi non domandiamo sacrifici a chicchessia, ma ad accettare patti equi pel riordinamento dei servizi? Accettate la mia proposta.

Io, a conclusione del mio discorso, insieme all'amico mio onorevole Bertani, ho pertanto l'onore di proporre la seguente modificazione al capoverso dell'articolo 11: « Sono escluse dai premi, di cui nel presente capo, i bastimenti da diporto e le navi delle Società di navigazione sovvenzionate dallo Stato. »

Se si faranno altre proposte, anche meno radicali della mia, ma che però valgano a fare raggiungere gli scopi che tutti ci proponiamo di raggiungere con questa legge, e che d'altra parte mettano il Governo in condizione di potere riordinare con equi patti i servizi marittimi sovvenzionati, io, e l'onorevole Bertani spero sarà anche su di ciò meco d'accordo, non insisterò nella proposta, e mi associerò a quell'altra qualsiasi che valga a rendere la legge efficace.

Nel proporre, insieme all'onorevole Bertani, la proposta di cui ho dato lettura, non ho avuto altro in mira che di sollevare una questione gravissima, che ho appena toccata di volo.

Io confido che la Commissione, e specialmente il suo egregio relatore che ha tanto sudato per la marineria, vorrà, o fare adesione alla nostra proposta, od escogitarne un'altra che sia a quella conforme, od ugualmente efficace.

Il disegno di legge ha incontrate non poche opposizioni in quest'Aula; fu combattuto da valenti oratori; io ho la fiducia che con alcune modificazioni, e specialmente con quella da me proposta, faremo in gran parte cessare le opposizioni, e che non saranno per avverarsi i sinistri prognostici del mio amico Plebano, quando esclamava: « Arrivederci all'urna. »

Il responso dell'urna, io non ne dubito, sarà favorevole al disegno di legge, se Ministero e Commissione vorranno accettare quelle modificazioni eque e ragionevoli suggerite e raccomandate dalla tutela dei più alti interessi del paese; ed io sarò lieto se, come credo, avrò contribuito a rendere meno difficile l'approvazione definitiva della legge.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Baccarini.

Baccarini. Io sono tratto a parlare brevemente su questa importante legge che sarà più o meno di

ristoro ma sarà sempre un ristoro qualunque alla marineria italiana, sono tratto, dico, a parlare per lo strascico degli anteatti parlamentari che mi perseguita, e mi perseguiterà ancora per qualche tempo specialmente per ciò che riguarda le industrie del nostro paese.

Io non faccio la diagnosi della malattia che travaglia la nostra marineria mercantile, perchè sarei un medico troppo inferiore a tanti altri che mi hanno preceduto: non esamino il congegno degli articoli di questa legge, soltanto voglio fare alcune brevi osservazioni, alcune raccomandazioni, che non avranno nè novità, nè importanza ma su cui credo pure conveniente richiamare l'attenzione della Commissione e specialmente del Governo.

Nel 1881 fu approvata la legge di fusione delle Società di navigazione Florio e Rubattino; ed io, a giudizio di taluni, fui uno dei colpevoli della legge; ma non me ne sento neppure oggi pentito.

Il mio scopo era, (ed anche oggi a me pare utile) che l'Italia divenuta ormai una grande nazione, avesse anche in mare i mezzi di una grande nazione, non solo militari, ma anche mercantili. Se li hanno le altre nazioni, bisogna adattarsi alla vita comune.

È per ciò che io mi sento tanto più libero nel fare qualche osservazione e nell'espone il timore che questa grande forza, anzichè rivolgere il suo sforzo, la sua cura, il suo pensiero a vincere la concorrenza delle forze rivali straniere, diventi parassita delle minori forze del nostro paese.

Io non ho che questi timori; e confesso francamente che mi sono più che cresciuti, nati dagli ultimi procedimenti, certamente regolari, legali, su cui non v'è nulla da dire in contrario, mediante i quali si concluse l'acquisto della flottiglia a vapore, che portava il nome del nostro collega Raggio.

L'onorevole Raggio, naturalmente, ha fatto i suoi interessi, come li avrà fatti la Società di navigazione generale, ed io non devo discutere su ciò. Osservo soltanto che una grande Società ha non solamente l'obbligo di fare i suoi materiali interessi, ma deve sempre contemperarli con tutti quei riguardi, che non la facciano diminuire di simpatia e di credito per altre considerazioni.

E codesti timori si sono accresciuti coi tentativi fatti per acquistare i bastimenti delle altre minori Società: *Piaggio*, la *Veloce*, ed altre.

Quello che è certo è che tentativi furon fatti per assorbire alcune altre flottiglie, e questo quasi nel momento in cui si discute una legge, che accorderà dei premi specialmente, diciamo pure, alla navigazione a vapore; perchè per la naviga

zione a vela forse nessuno avrebbe pensato di poterlo utilmente fare. Con ciò non intendo dire che in nessun caso la vela meriti ancora considerazione. La merita per alcune circostanze e per alcuni viaggi, che pare siano esclusi dai benefici di questa legge, e pei quali credo e spero che parlerà alcuno dei miei amici in questa Camera.

È evidente, che se la grande Società concentra i suoi mezzi ed i suoi sforzi in un'opera d'assorbimento all'interno, anzichè porre tutte le sue forze ad allontanare la concorrenza, o meglio la rivalità estera; i benefici di questa legge andrebbero a vantaggio di un monopolio, e non a vantaggio generale del paese.

Questi sono i miei timori; per conseguenza io, che non discuto il merito del sistema dei premi poichè è ammesso dal Governo e dalla Commissione con tanto amore e con tanto studio, e mi rassicurano che è utile, mi permetto soltanto di richiamare seriamente l'attenzione loro sopra questa, ed alcune altre considerazioni.

Certo è impossibile provvedere con leggi a tutti gli abusi, che possono essere commessi da un contraente qualunque. Nè io suppongo nemmeno lontanamente che gli abili uomini che dirigono la grande Società possano pensare a commetterli: ma è la natura delle cose che spinge a commetterli, eppoi v'è il pungolo irresistibile dell'interesse.

Vi sono però sempre dei temperamenti, che possono soddisfare gl'interessi generali senza turbare quelli di una grande Società, la quale ha pure la necessità di avere una certa larghezza d'azione per tutelare i suoi interessi, e di non avere soltanto l'idealità di lavorare per la gloria.

Dato il sistema dei premi, io trovo impossibile d'escludere *a priori* ed assolutamente le Compagnie sovvenzionate. Dico *a priori* ed assolutamente, perchè se una grande Società ha l'obbligo per 10 battelli e ne ha 12, evidentemente per due si trova nella condizione di tutti gli altri bastimenti che hanno libertà di viaggi. Ma se per esempio la Società gode un ragguardevole e sufficiente sussidio (dato che tale sia) per una linea di navigazione già stabilita da parecchi anni e che non è possibile abbandonare, domando io: con questa legge che cosa intendete di fare? Di sussidiare il battello che va per quella linea per ragione postale, eppoi di dare i premi ad un altro battello della stessa Società che farà lo stesso viaggio contemporaneamente? Ecco la mia osservazione; e non è spirito di grettezza che mi anima a farla: il caso è, secondo me, molto poco avvertito, e molto grave, per quanto vado a dire.

La Società di navigazione ha impegni fino dal

1877 e li mantiene. Ci saranno degli inconvenienti, ma in tutte le cose qualche punto da riprovare si trova sempre. Ad ogni modo io credo che la Società abbia reso e renda dei grandi servizi al paese in fatto di navigazione.

La Società, per esempio, ha l'obbligo di andare alle Indie, non ricordo bene quante volte, e così di andare in varie direzioni in Oriente. Ha l'obbligo di fare questi viaggi regolari con battelli da 9 o 10 nodi all'ora e di non più di 1000 tonnellate, al massimo di 1200 per le linee più lontane. Ora, nel fatto gl'interessi della Società stessa hanno portato, per i perfezionamenti sopravvenuti nelle costruzioni navali, che questi viaggi si facciano, non con battelli di 1200 tonnellate, ma con battelli di 2000 a 3000 tonnellate.

Con lo stabilimento dei premi, domando io, ci sarà il caso che la Società metta in navigazione per le grandi ed importanti linee i battelli da 1200 e contemporaneamente, per le ragioni sue proprie di commercio, mandi quelli di 3000 come concorrenti ai premi?

Ecco il caso che non è preveduto affatto e che nascerà inevitabilmente, perchè la Società non avrà nessuna ragione di regalare ad alcuno, ciò che la legge ad essa legalmente assegna.

Un altro inconveniente che può nascere, è questo. Noi abbiamo delle linee di navigazioni libere, stabilite da lunghi anni con l'America del sud, disgraziatamente per trasporto di emigranti; ma dato che emigranti vi sieno, piuttosto che con bastimenti stranieri è meglio che vadano con bastimenti nazionali. Ma sono linee che non sono sussidiate e per sussidiare le quali si sono fatti grandi sforzi alcuni anni addietro. L'onorevole ministro delle finanze lo ricorderà, io non ho mai voluto consentire a sussidiare quelle linee, perchè sempre ebbi la prova che non erano linee perdenti; tanto è vero che hanno potuto sostenersi e ricavare discreti profitti.

Ora con questa legge, evidentemente, si viene ad aggiungere un premio a quei modesti guadagni che erano pure assicurati col fatto costante, ne lo rimpiangerò; tutt'altro. Anzi sarebbe un'ingiustizia solamente il pensare di escludere quelle speciali navigazioni dai premi, perchè per lo meno con essi si consolideranno anche alcune minori forze navali e chi sa che non divengano maggiori, tanto almeno da concorrere utilmente con gli stranieri.

Quelle sono linee di navigazione libera, ma fino ad un certo punto: a me pare libera veramente quella navigazione, che fa un viaggio qua, uno là, senza sapere dove troverà il carico, e se lo tro-

verà. Ma qui si tratta di linee non sovvenzionate, ma che fanno certi viaggi a date fisse, periodiche a otto, quindici giorni, a un mese di distanza.

Vorrete voi dare dei premi ad un'altra Società maggiore, che venga a mettersi sulla stessa linea? Voi creereste una concorrenza disastrosa per alcune linee fra le nostre Società di navigazione.

Per conseguenza mi pare che la seconda parte della legge abbia delle lacune, e non regoli certi inconvenienti che saranno forse inevitabili con l'applicazione del premio secondo le modalità proposte.

Io mi limito a fare raccomandazione, che si evengano gl'inconvenienti che possono nascere, piuttosto che aspettare a lamentarli dopo; li guardi la Commissione, li guardi il Governo, giacchè non c'è furia di votare questa legge un giorno prima o un giorno dopo; è meglio votarla a ragione completamente veduta e più proficuamente che sia possibile.

E qui potrei anche interamente porre termine al mio discorso, ma non so se il mio amico Berio abbia parlato di una certa disposizione dell'articolo 10 o stia per parlarne.

Berio. Ne parlerò dopo.

Baccarini. Ebbene ne parlerà egli, ed io molto volentieri lascio da parte la questione cui alludo.

Ma giacchè ho la parola, ne profitto per dare un po' più di valore alle mie considerazioni, ricordando i precedenti parlamentari, i quali specialmente mi hanno mosso a parlare.

Quando si discusse la legge del 5 luglio 1881 per la fusione delle Società, furono presentati due ordini del giorno, uno dell'onorevole Berio, e uno della Commissione, i quali su per giù avevano la stessa sostanziale importanza. Io darò lettura di quello della Commissione, che fu, come l'altro, accettato dal Governo e votato dalla Camera:

“ La Camera, confidando che il Governo del Re saprà sorvegliare, che la facoltà concessa coll'attuale convenzione alle attuali Società Rubattino e Florio, non sarà mai rivolta a danno dei commerci e della navigazione nazionale, passa all'ordine del giorno. ”

Per mantener fede a quest'ordine del giorno, che fu accettato, oltrecchè da me, dai miei colleghi di allora delle finanze e dell'agricoltura e commercio bisogna tener conto delle considerazioni che ho fatto, poichè altrimenti non vi sarebbe più nè tempo nè via di riparare.

Insomma è questione di temperamenti nel regolare l'azione dei più forti, la quale si svilupperà sempre nelle proporzioni proprie, e potrebbe

perciò divenire pericolosa senza che nessuno pensi neanche a renderla tale.

L'onorevole Lazzaro ha fatto raccomandazioni e considerazioni, alle quali io non me aggiungo altre, perchè mi parrebbero superflue, ma alle quali mi associo assai volentieri.

Io mi unisco all'onorevole Lazzaro nel pregare Governo e Commissione di esaminare molto ponderatamente il caso da lui annunciato: quello relativo alle piccole Società, come sarebbe la Società *Puglia*. Certo che si tratta di un caso tutto affatto nuovo, diverso da quello della legge: poichè la legge si riferisce ai premi delle lontane navigazioni, delle navigazioni che escono dai confini del nostro paese; però è sempre vero che quelle piccole Società mantengono vive delle comunicazioni che, sotto moltissimi rapporti, crederei necessario di coltivare e di estendere quanto quelle verso lidi lontani. A me pare che all'Italia interessi assai di rendere più frequenti, più cordiali e, direi anche, più utili che sia possibile le relazioni tra le due rive dell'Adriatico.

Sono, in certo qual modo, mantenute queste relazioni anche dalle compagnie estere e nazionali; ma queste mirano alle grandi cose, vanno ai grandi porti, come Venezia, Trieste, Brindisi, ecc.; ma *de minimis non curat praetor*; mentre le minori Società fanno le piccole navigazioni da Ancona, da Venezia, da Bari verso i lidi Dalmati e, più ancora, verso il Jonio, e mi pare che meritino qualche considerazione.

Queste Società è un pezzo che espongono le difficoltà, in cui si trovano per poter sopportare quel che esse chiamano il peso della insufficienza dei noli, della concorrenza e via dicendo; e domandano sovvenzioni, come le grandi Società. Per vero dire, io non vedo una grande differenza nel sovvenzionare le navigazioni che vanno dal nostro mare fuori del confine, o dentro il confine.

Del resto noi abbiamo già un precedente, quello di Zara, e perciò il sovvenzionare per esempio una linea per Bastia, per Spalato chi sa che non possa essere utile più di quanto non sembri.

Si è detto sempre che alla rinnovazione delle convenzioni marittime si sarebbe veduto che cosa si poteva fare. Ed io non mi sarei permesso di parlar di ciò prima di quell'occasione; ma, poichè oggi si presenta una legge di premi, credo che una qualche attenzione possano meritare le osservazioni fatte a riguardo di navigazioni speciali, che escono dai limiti di questa legge.

E qui non mi permetterò di far perdere altro tempo alla Camera, e chiuderò con un rimpianto.

Questo avrei dovuto farlo prima che si votasse l'articolo 7°, ma siccome la cosa era già stata pregiudicata sostanzialmente coi contratti ferroviari, così ho pensato di tacere.

Come ricordo storico però non posso a meno di rammentare che l'8 d'aprile del 1881, sotto l'amministrazione Depretis, e d'accordo col ministro delle finanze, e quello della marina, era stato presentato un progetto di legge che aveva per iscopo d'assicurare alla marina nazionale il trasporto dei carboni necessari alla marina militare ed alle amministrazioni ferroviarie dello Stato.

Ebbene, con quel progetto di legge lo Stato non avrebbe impiegato un soldo, imperocchè non avrebbe fatto che assicurare i trasporti, che necessariamente deve fare, pagando quello che paga adesso benchè fatti in massima parte dalla marina straniera.

Lo Stato, adunque, avrebbe con quel progetto potuto aiutare seriamente la marina, perchè avrebbe avuto 400 in 500 mila tonnellate all'anno da far trasportare a conto proprio, dando modo di fortificarsi alle Società esistenti e facendone nascere delle nuove: le industrie private avrebbero trovato presto il tornaconto loro nell'imitare l'esempio dello Stato.

Con quel progetto, se fosse stato discusso, e non subordinato alla inchiesta della marina, opera lodevolissima senza dubbio, ma che intanto tronca i nervi a quella iniziativa; con quel progetto, dico, se fosse stato attuato, oggi l'Italia avrebbe una flotta di almeno 30 grossi bastimenti a vapore di più, che non costerebbe un soldo allo Stato, e avrebbe resa inutile, o quasi, la presente legge, sia per i premi di costruzione, sia per quelli di navigazione.

Colla assicurazione dei trasporti i bastimenti sarebbero costruiti per necessità di cose, ed una gran parte costruiti nel paese.

Ho voluto ricordare questi precedenti, perchè la Camera vegga, che, qualche volta anche le osservazioni di chi non ha grande competenza, meritano di essere tenute in qualche conto.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Plebano.

Plebano. Io combattei l'altro giorno i concetti che si racchiudono in questo disegno di legge e principalmente il concetto che è svolto nell'articolo 10 che discutiamo.

Voci. È il 9 che discutiamo.

Plebano. Il concetto principale dei premi di navigazione sta nell'articolo 10.

Voci. No! no!

Plebano. Si hanno ragione gli onorevoli interruttori; dirò che è nell'articolo 9.

Io combattei in sostanza il concetto dei premi alla navigazione, non soltanto per ragione di bilancio, ma anche per ragione di giustizia e per ragione di retto senso economico. E mi spiace dover dire all'onorevole Sanguinetti, che non veggo presente, come con mio rincrescimento, nonostante i suoi ragionamenti, non posso mutare la mia opinione. Potrebbe darsi che come oppositore mi convenisse accettare la proposta ch'egli ha fatto, ma certamente i suoi ragionamenti non hanno modificato la mia opinione.

L'onorevole Sanguinetti ci ha detto questo: i contribuenti italiani pagano 8 o 9 milioni all'anno per creare un monopolio. Ora si tratta di aggiungere 6 o 7 altri per riparare agli effetti di questo monopolio. Ecco il ragionamento dell'onorevole Sanguinetti, che in sostanza è il fondamento della proposta dei premi di cui discorriamo. Ma io con ciò non intendo di ritornare sull'argomento; non intendo ripetere le ragioni per le quali io credo che con questa legge, col sistema dei premi, noi c'incamminiamo sopra una falsa via, enormemente pericolosa; mi astengo dal ripetere queste ragioni, perchè sarebbe inutile. D'altronde io ho udito un momento fa l'onorevole Baccarini, il quale, pur dichiarandosi favorevole a questa legge, ha messo innanzi delle osservazioni pratiche e dei dubbi seri, che dovrebbero dar da pensare a chi sia disposto a votarla.

Ma sarebbe, ripeto, inutile ritornare adesso sull'argomento, dacchè il Governo, dopo aver combattuto coi migliori argomenti la teoria dei premi di navigazione, ha ceduto e li ammette. Certamente la Camera seguirà il Governo; ed anzi io, se avessi qualche interesse più o meno marittimo da patrocinare rispetto a questa legge, mi farei subito avanti a proporre tutto ciò che meglio mi paresse; tanto son sicuro che il Governo accetterebbe tutto e la Camera voterebbe! Ed è ciò logico e naturale.

La politica coloniale che facciamo e la teoria dei premi di navigazione sono due cose che armonizzano fra loro.

È un insieme di quel sistema di economia artificiale che oramai siamo abituati a vedere organizzato ed attuato. Quindi è perfettamente logico che la Camera, che approva la politica coloniale quale noi la facciamo, approvi oggi anche la teoria dei premi di navigazione.

Ma io tralascio questo e rivolgo all'onorevole ministro della marina una sola domanda.

Io ho sentito ripetutamente dichiarare che una

delle ragioni, anzi la principale ragione di questa legge per sussidii alla marineria mercantile, è che questa marineria mercantile è necessaria, indispensabile *ausiliatrice* dell'armata; e va bene.

Ora io domando: dando questi premi, ci assicuriamo noi di aver dato questo ausilio all'armata? Vale a dire: siamo noi almeno sicuri, dando questi premi, che il giorno in cui l'armata avesse bisogno della marineria mercantile, siamo noi sicuri di poter aver questo ausilio senz'altra spesa? L'onorevole Raggio mi dice di sì, ed io vorrei crederlo; ma dico francamente che non lo posso credere.

Ed anche l'onorevole Elia mi indica qui un articolo aggiuntivo proposto dal Ministero:

“ I piroscafi, a cui si concede il premio di navigazione, non possono essere venduti all'estero senza autorizzazione del Governo.

“ Il Governo potrà vietare il noleggiare all'estero, quando ciò sia richiesto dall'interesse dello Stato. „

Ma io dico: nonostante questo articolo, se il Governo ha bisogno di servirsi un giorno di questi battelli, ai quali paga un premio, potrà servirsene o dovrà pagarli un'altra volta?

Io dubito che dovrà pagarlo una seconda volta, e ne dubito perchè il tenore istesso di quest'articolo aggiuntivo suffraga il mio dubbio; ed anche perchè ho già sentito che si sta trattando, o si è trattato, con Società di navigazione per costituire la così detta riserva marittima, mediante un pagamento determinato a questa o a quella Società. Questo affermo per averlo sentito dire; non so se veramente sia.

Brin, ministro della marineria. Se l'ho detto io qui!

Plebano. Eh! va bene. Quindi avremo questo bel risultato, che oggi paghiamo i premi, e da qui non molto stanzieremo delle altre somme per formare la così detta riserva marittima, affinchè il Governo possa avere la sicurezza di valersi in un momento determinato di quella marineria mercantile, a cui ora si concedono i premi appunto perchè la si considera come indispensabile sussidio all'armata. Mi premeva unicamente di accertarmi di questo stato di cose, e volevo rivolgere all'onorevole ministro della marineria la domanda, se cioè non crederrebbe opportuno, possibile, di conglobare una cosa coll'altra, vale a dire di fare che i premi, per lo meno, fossero un corrispettivo dell'aiuto che il Governo in date circostanze potrebbe ottenere dalla marineria mercantile. Colle disposizioni proposte invece sarebbero due cose affatto separate.

Mi parrebbe opportuno, ripeto, che quanto

meno fossero unite insieme, affinchè il premio avesse da essere il corrispettivo di un servizio possibile.

Capisco bene che sono inezie queste, e che oramai a voler parlar qui di esigenze finanziarie e di bilancio, si ha l'aria quasi di un monomane, perchè dal momento che siamo, come dice l'onorevole ministro delle finanze, in pieno pareggio, dal momento che i cespiti di entrata vanno a dismisura aumentando, è persino strano e ridicolo impensierirsi della miseria di qualche milione.

Ma, via, a me pare, che tuttavia meriti la pena di vedere se qualche cosa si possa risparmiare; imperocchè io appartengo ancora a quella scuola un poco vecchia e disusata, la quale crede che del danaro dei contribuenti non si possa far buon mercato, e che anche un centesimo del danaro pubblico non risparmiato quando si possa, sia quasi simile ad un furto. Quindi, per queste considerazioni, chiedo all'onorevole ministro della marineria se non crederrebbe possibile di combinare insieme il concetto della riserva marittima, che io accetto, che io credo utile, con questo dei premi; di guisa che non si avesse almeno a pagare due volte lo stesso servizio.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Palizzolo.

Palizzolo. Dirò pochissime parole. Nulla mi lega a tutte le Società di navigazione dell'oggi, nulla mi legherà a quelle del domani. Ma mi ha fatto la più dolorosa impressione la parola *monopolio*, ripetuta in tutti i tuoni dall'onorevole Sanguinetti.

Egli ha fatta la storia di talune deliberazioni di Camere di commercio, e della Sicilia, e del continente. Che cosa si è detto in queste deliberazioni? Si è protestato contro l'alto prezzo dei noli e delle tariffe; si è detto che le tariffe dei piroscafi delle altre nazioni sono inferiori a quelle che la Società generale di navigazione impone all'Italia. Sia pure. Ma io dico, nelle convenzioni tra il nostro Governo e la Società di navigazione generale non fu forse stabilito il *maximum* di queste tariffe? Se questo massimo è stato alcuna volta oltrepassato, il Governo ha fatto male a non fulminare contro la Società generale di navigazione le multe le più gravi.

Non è stato oltrepassato? ed allora l'onorevole Sanguinetti, e tutte le Camere di Commercio del continente e della Sicilia con quale diritto vengono oggi a muovere reclamo?

Se le tariffe della nostra Società generale di navigazione sono superiori a quelle delle Società di navigazione delle altre nazioni, i danni mi pare che non li ha potuti risentire il commercio na-

zionale, essendo risaputo che noi abbiamo più di 12 Società di vapori estere che non solamente si sono impadronite di tanta parte del nostro commercio marittimo di importazione e di esportazione, ma sotto i nostri occhi stessi ci hanno strappato e ci strappano tuttodi nei nostri porti i traffici più lucrosi; dimodochè il nostro commerciante ha potuto servirsi, quando l'ha voluto, dei mezzi di comunicazione marittima che lo straniero gli offre sempre.

Se adunque taluno vi è stato che dalle alte tariffe ha sperimentato dei danni dobbiamo domandarlo al Consiglio d'amministrazione della Società di navigazione generale.

Ma l'onorevole Sanguinetti ha detto qualche cosa di più importante: la Società di navigazione generale ha danneggiata la Società la *Puglia*, è stata infesta alla libera navigazione, è stata fatale alla Società Raggio. Ma l'onorevole Sanguinetti, così accurato ricercatore di cifre, di dati statistici e di altre notizie, mi permetterà che alle sue cifre io ne contrapponga qualche altra.

La Camera sarà giudice tra me e lui.

La Società di navigazione generale è stata fatale alla Società la *Puglia*! Ma, onorevole Sanguinetti, io veggo che il 9 febbraio 1876 si organizzò questa Società di piroscafi con un capitale di 300 mila lire, e comperò un vapore, il *Peuceta* di 500 tonnellate e pel prezzo di lire 221,800. Dopo cinque mesi, essa triplicò il suo capitale e comprò altri due piroscafi, il *Fieramosca* ed il *Messapo*, per il prezzo di lire 575,660; e dopo altri sei mesi dette 50 lire per azione, e mise da parte sull'utile netto il 7 e mezzo per cento per deperimento del capitale, il 30 per cento per fondo di riserva, il 5 per cento per fondo di pensioni, il 5 per cento ai consiglieri.

Nel mese di ottobre del 1877 essa acquistò il *Dauno*, nuovo vapore costruito a Glasgow, che costò lire 294,184, della portata di tonnellate 700. L'esercizio del 1878 ha dato l'8 per cento netto agli azionisti. L'esercizio del 1879 ha dato il 14 per cento netto.

Verso la metà del suddetto anno essa fece costruire, a New-Castle on Tyne, il *Barion* di tonnellate 1200 pel prezzo di lire 510,013.

L'esercizio del 1880	ha dato l'8	—	0 ¹⁰ netto.
" del 1881	"	3 75	0 ¹⁰ netto.
" del 1882	"	8 50	0 ¹⁰ netto.
" del 1883	"	2 60	0 ¹⁰ netto.
" del 1884	"		nulla!

Ma nel 1884 la Società comprava altri due

piroscafi di 800 tonnellate che costarono 480 mila lire, e, sùdo io, se si comprano piroscafi ogni anno non si può dare nello stesso tempo dei dividendi!

Se questi risultati sono tali da darvi argomento a dire che la Società di navigazione ha ammazzato la Società la *Puglia*, o signori, lo lascio giudicare da voi.

Ma l'onorevole Sanguinetti non ci parlò delle cause che hanno contribuito alla decadenza della navigazione libera di Sorrento, che noi sappiamo come abbia avuto dei periodi splendidissimi. Egli non l'ha fatto perchè tutti sanno che la marineria libera di Sorrento portavasi nel *Mar Nero*, nell'*Inghilterra*, nel *Baltico*, nell'*America del nord*.

Ora l'Italia non ha mai avuto linee di navigazione a vapore fra il Mar Nero e l'Europa settentrionale, quindi se la navigazione sorrentina decadde, le cause si debbono trovare nelle linee a vapore inglesi o nelle ferrovie che percorrono dall'oriente all'occidente tutta l'Europa.

Lo stesso dicasi per l'America del nord. Anche al nord America andavano i velieri di Palermo. Ma questi e quelli di Napoli furono distrutti prima ancora che la Società Florio iniziasse nel 1877 la linea nord America; linea che non ha dal governo sovvenzione di sorta.

E perchè? Perchè le Società estere da molti anni lavoravano e si arricchivano in concorrenza colla nostra vela. La vela genovese prosperava col *Rio Plata* e *Pacifico*. Ebbene, Lavarello e Piaggio erano armatori di velieri, ma essi si trasformarono spontaneamente; prima costruirono *navi miste*, poi vapori.

E perchè non ci ha parlato l'onorevole Sanguinetti di quei tempi fortunati della *Peirano*, che sino al 1877 realizzò così enormi profitti? Perchè non ci ha parlato di quell'epoca in cui con la *Peirano* si andava da Genova a Napoli pagando 130 lire, pei posti di 1ª classe, mentre ora è ribassato il prezzo a lire 60; e non si trovano più passeggeri, se non di 3ª classe e pagando sole lire 10 o lire 6? Perchè non ci ha detto l'onorevole Sanguinetti che mentre i sacchi di riso pagavano da Genova a Napoli lire 3 per uno, oggi non pagano che 40 centesimi? Non l'ha fatto perchè è uomo d'ingegno ed avrebbe dovuto convenire che la concorrenza alle Società libere di navigazione non l'han fatta altri che queste ferrovie, le quali si sono accresciute e si accrescono un di più che l'altro ed intersecano per ogni parte l'Italia, e specialmente tutte le plaghe così vicine alle coste.

Ma ci ha parlato del nostro amico Raggio, del

più intrepido, del più valoroso dei nostri armatori italiani!

E veramente la repentina ed inaspettata liquidazione della Società Raggio, in un momento in cui tutti credevamo che godesse d'una vita prospera e rigogliosa, merita attenzione.

Il Raggio, l'unico che possedeva una schiera di piroscafi i più belli che abbia l'Italia, l'unica squadra oneraria che possa rispondere al duplice problema dello scopo a cui è diretta la moderna marineria mercantile di questi tempi, come va che la Società Raggio ha dovuto liquidare?

L'onorevole Sanguinetti per provare la decadenza della Società Raggio non ha bisogno di allontanarsi dalla nobile sua città natale, ed è in Genova istessa che ne troverà le ragioni.

La troverà in quella spietata concorrenza che al Raggio fu fatta, e spesso con tanta disparità di condizioni, dal Piaggio col suo *Umberto, Maria, Italia, Adria e Regina Margherita*; dalla Veloce col *Nord America, Sud America, Napoli, Matteo Bruzzo* ed *Europa*; dal Gaggino con il suo *Messico e Regina*; dal Ponsoni col *Moncenisio e Sempione*; dal Banco Sconto Sete di Torino col *Colombo e Carmela*; dalla Castle Lino con le sue partenze quindicinali, e dai vapori germanici e da quelli delle Società francesi che ogni 15 giorni onorano di loro presenza i nostri porti.

Quali sono dunque i danni che la Società generale di navigazione ha fatto alla Società Raggio? Io non ne so alcuno. Credo che quanti qui siamo dovremmo essere riconoscenti alla Società generale di due benefici. L'uno reso al Raggio, l'altro al nostro paese.

La Società Raggio chiuse l'esercizio 1884 con un *deficit* di 1,200,000, e quello del 1885 non sarebbe stato inferiore ai 2 milioni. Il fallimento della Società Raggio era certo, e la Società generale di navigazione le ha offerto il mezzo di vendere alle migliori condizioni possibili il suo bel materiale marittimo; ma esso poteva passare all'estero, e la Società generale di navigazione acquistandolo ha conservato all'Italia nostra i più bei piroscafi che solchino i nostri mari; ecco l'altro dei benefici resi al paese.

Nulla aggiungo di più. Lascio ai miei amici Ravenna e De Zerbi declinare altri argomenti ed altre considerazioni degne della loro incontrastabile autorità e competenza nella quistione su cui la Camera è chiamata a dare il suo voto.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Ravenna.

Ravenna. Io ho chiesto di parlare unicamente per rispondere a qualche osservazione fatta dall'ono-

revole Sanguinetti, sebbene in molte parti io sia d'accordo con lui.

Io fui sempre tra coloro che disapprovarono il sistema seguito dalla Società di navigazione generale italiana per l'elevatezza delle tariffe, e molto più per quelle veramente enormi con le quali si circonda l'isola di Sardegna.

E Camere di commercio, e privati, e deputati in questa Camera hanno sporto più volte lagnanze a questo riguardo; ed oggi ne ha fatta una lunga storia l'onorevole Sanguinetti. Ma, per non ripetere il già detto, io non mi occuperò che di sole due questioni.

Per dimostrare come le tariffe sieno applicate dalla Società di navigazione generale italiana, basti il dire che un italiano residente a Batavia, il quale, debbo dirlo a suo onore, tentava d'introdurre nell'isola di Giava i vini italiani, cercò di farne acquisto in Sicilia; e l'acquisto fu fatto veramente.

Io ho in mano un documento rilasciato dall'amministrazione della Società generale di navigazione italiana. Questo documento è per 2000 chilogrammi di vino, spedito in barili da Palermo a Batavia.

Ebbene, signori, di questo vino, che pesava solamente, come ho detto, 2000 chilogrammi, non fu possibile farne la spedizione diretta da Palermo a Batavia; fu d'uopo che il vino prima venisse sul continente italiano, e per questi 2000 chilogrammi il proprietario dovette pagare lire 202 di nolo da Palermo a Napoli.

Arrivato questo vino nel continente, fu trasportato sopra una di quelle navi della stessa Società sussidiata dallo Stato, e che tre o quattro volte all'anno han l'obbligo di arrivare fino a Batavia; e per una convenzione verbale che esisteva fra questo italiano residente colà ed il compianto Rubattino, quei 2000 chilogrammi di vino dal continente italiano andarono fino a Batavia, spendendo non 202 lire, ma soltanto 93 o 94 lire. Ecco la differenza enorme che si riscontra nelle tariffe della Società generale di navigazione.

Ora io domando se non si abbia diritto di lagnarsi e dire che queste tariffe son troppo elevate!

È verissimo; nei quaderni d'onori è stabilito il *maximum* delle tariffe che si debbono applicare; ma io credo che in quei quaderni non parmi vi si riscontrino tariffe fatte per spedire le nostre merci ed i nostri prodotti in lontani paesi. Occorrerebbe provvedere per questo vino di Marsala, che è precisamente l'unico vino tipo che abbiamo per espor-

tare fuori d'Italia, e dal quale possiamo ritrarre grande profitto.

E non basta. C'è un documento semi-ufficiale della Camera di commercio italiana di Montevideo. Ebbene; il signor Alessandro Talice, presidente di quella Camera di commercio, fa questa comunicazione:

“ Dal marchese di Salaparuta di Palermo si sono ricevute nell'ultimo viaggio dell'*Adina* 20 bordolesi.

“ Queste 20 bordolesi di vino non potevano partire da Palermo per Montevideo, dappoichè la Navigazione generale non manda i piroscafi suoi direttamente, e quindi era necessario che le 20 bordolesi di vino fossero dapprima spedite da Palermo al continente italiano e quindi imbarcate con uno dei tanti piroscafi che vanno in quei paesi.

“ Per le 20 bordolesi da Palermo a Genova si dovette pagare il nolo di lire 357, 70. Quindi ogni bordolese costò di nolo fra Palermo e Genova lire 17, 87 e fra Palermo e Montevideo per puro nolo lire 33, 54.

“ Queste stesse bordolesi di vino le quali contengono in media 220 o 225 litri si portano da Bordeaux a Montevideo con una spesa non maggiore di lire 12, 50; differenza in più dall'Italia lire 22. ”

Questa è la differenza che noi abbiamo cogli altri paesi per l'effetto delle enormi tariffe della Società generale di navigazione; questo è il modo che noi seguiamo perchè i nostri prodotti vengano consumati in quei paesi dove, per verità, dalle tante migliaia d'italiani residenti in quelle regioni si preferirebbero i nostri vini a quelli francesi. Ma io deploro che questi enormi noli siano imposti dalla Società di navigazione generale e mi associo completamente a coloro che gli hanno deplorati prima di me; e faccio voti che si provveda prontamente.

Riferendomi all'articolo 11 del disegno di legge col quale sono giustamente esclusi dai premi di navigazione i piroscafi sovvenzionati dallo Stato, non posso ammettere che sieno del pari esclusi dai premi quei piroscafi che una Società qualunque sussidiata dal Governo possedesse in più del numero stabilito nei quaderni d'onori.

Ed in vero, se una Società ha l'obbligo di avere 20 piroscafi per il servizio obbligatorio delle linee sovvenzionate, e ne possedesse 30 e quei dieci che può destinare alla libera navigazione si volessero escludere dai premi che la legge accorda ai piroscafi liberi, io sono d'avviso che si farebbe una ingiustizia.

Credo che i vapori della libera navigazione, non importa se appartengano alla Società di navigazione generale o a qualunque Società, debbano esser trattati con parità ed eguaglianza.

Io quindi voterò perchè i piroscafi della libera navigazione, appartenenti a qualsiasi Società sussidiata, o no, dallo Stato, abbiano diritto a quel tanto di premio che si accorda agli altri piroscafi che si dedicano alla libera navigazione.

Presidente. L'onorevole Berio ha facoltà di parlare.

Berio. Onorevoli colleghi, le disposizioni di questo capo secondo, intorno ai premi della marineria mercantile a vela ed a vapore, per quanto non siano d'importanza tale da essere considerate come un grande aiuto alla marineria stessa, tuttavia qualche cosa concedono, e noi abbiamo piena fiducia che l'approvazione dei premi, nella quale consiste l'importanza di questa legge, come già ebbero a riconoscere la Commissione ed il Ministero, possa salvare la nostra marineria e metterlo il paese in grado di aumentare la flotta; sicchè di fronte alle altre nazioni noi possiamo acquistare, non dirò uno dei primi posti, ma un posto dignitoso e corrispondente all'importanza della nazione e del nostro passato.

Quindi la vostra approvazione alle disposizioni relative ai premi spero che non mancherà.

Abuserei della vostra cortesia se volessi ancora dire qualche parola intorno all'importanza dei premi. Tutto fu detto, e nella splendida relazione della Commissione, che è un lavoro meritevole della nostra riconoscenza, e dagli onorevoli ministri della marineria e delle finanze.

Nelle disposizioni però colle quali i premi si assegnano, io ne trovo alcune che penso sia di grande importanza il variare. Quando nel 1881 si discusse la legge di fusione delle due Società Florio e Rubattino, io, unitamente al desiderato collega Mameli, fui dei deputati della Liguria che sostennero la legge. Gli altri nostri colleghi erano tutti contrari, e adducevano delle ragioni gravissime a sostegno delle loro opinioni.

Fra le ragioni addotte, quelle che specialmente mi avevano colpito erano queste, che cioè creando una nuova Società anonima per azioni, si correva rischio di veder passare il capitale in mano degli stranieri, e che questa nuova Società, ricca di un potente capitale, di una grande flotta, avrebbe potuto stabilire delle linee di concorrenza alle Società libere, e in pochissimo tempo distruggerle.

Contro quest'oggetto che a me pareva di un'importanza capitale, che se non si fosse superato, mi avrebbe indotto a votar contro la legge di

fusione, io prendendo la parola in quest'Aula, dissi che vi era un solo rimedio; che cioè la Camera poteva approvare la legge di fusione della Società Florio e Rubattino a condizione che nell'approvare poi gli statuti della nuova Società anonima il Governo dovesse richiedere in questi statuti specialmente due disposizioni; che, cioè, gli amministratori dovessero essere italiani, e in secondo luogo che in nessun caso la nuova Società potesse mettere linee di navigazione in concorrenza alle Società libere esistenti.

Voi vorrete concedermi che io vi dia lettura di due o tre linee del discorso che in allora pronunciavo:

“ Havvi, però, una concorrenza che da essa giustamente si teme (cioè, dalla nuova Società che si stava per fondare) ed alla quale è obbligo di giustizia e di equità di rimediare rendendola impossibile. Se, infatti, la nuova Società, disponendo di ingenti capitali e dei sussidi alle due precedenti Società Florio e Rubattino assicurati con la convenzione del 1877, volesse mettersi a far concorrenza alle linee di navigazione italiane, ora esistenti, è manifesto che, con esagerati ribassi di noli, potrebbe, in pochi mesi, rovinarle e restare poi sola padrona del campo. ”

A rimediare a questo inconveniente, diceva allora: “ L'ordine del giorno che propongo alla Camera rende possibile la approvazione immediata della legge, e il rimedio ai due pericoli, da me e da tutti gli oratori contrari alla legge stessa, accennati. ”

E indicavo anche il mezzo che il Governo avrebbe dovuto adottare per raggiungere questo importantissimo scopo: “ Anche per impedire la concorrenza della quale ho fatto cenno, il Governo potrà stabilire accordi che abbiano traccia negli statuti o che, in altro modo, vincolino la Società che risulterà dalla fusione. ”

Di tale motivazione, da me adottata per giustificare l'ordine del giorno che proponevo, la Commissione, che in allora sosteneva la legge di fusione, non si mostrava persuasa; e diceva che il mio ordine del giorno era superfluo e poteva fondersi con un altro che essa medesima proponeva; ma io mostrai la differenza esistente fra questi due ordini del giorno; e il Governo, persuaso della importanza della mia proposta, si decise ad accettare anche il mio ordine del giorno, che venne dalla Camera, approvato.

Il mio ordine del giorno era così concepito:

“ La Camera, confidando che il Governo del

Re, prima di approvare gli statuti della nuova Società anonima, provvederà a che negli stessi si trovino le disposizioni necessarie ad assicurare il pieno andamento del servizio nell'interesse del commercio o della marineria nazionale, passa all'ordine del giorno. ”

Di modo che, con sua deliberazione del 1881, la Camera disse: approvo la fusione delle due Società Florio e Rubattino, a condizione che negli statuti della nuova Società anonima il Governo stabilisca che questa non potrà metter linee di concorrenza contro altre linee nazionali, a fine di non rovinarle.

Io credetti che, con questa intelligenza accettata dalla Camera, si sarebbe evitato un grande pericolo alla navigazione italiana non sovvenzionata, e che inoltre si sarebbero prese delle speciali disposizioni tendenti ad assicurare l'indipendenza e l'importanza delle due sedi di Genova e di Palermo.

Purtroppo, onorevoli colleghi, mi sono ingannato, e sebbene io non mi penta, come non si è pentito l'onorevole Baccarini, d'aver sostenuto la fusione delle Società, perchè credo che una grande Società, com'è quella della navigazione generale, abbia reso, e debba rendere grandi servizi al paese, pure già fin dal 1882 io doveti deplorare il mio voto per le infrazioni commesse dalla nuova Società di navigazione generale italiana, ai patti che la Camera aveva stabiliti approvando la fusione. Ed io presentai un'interpellanza all'onorevole ministro d'agricoltura e commercio d'allora, che era l'egregio nostro collega Berti; ma la mia interpellanza non potè essere svolta perchè la Camera stava per chiudersi; però il ministro m'invitò a fargli per lettera l'interpellanza, promettendomi che mi avrebbe risposto. Ed io realmente gli rivolsi per lettera le osservazioni che intendeva di fare intorno al modo col quale la Società generale di navigazione regolava l'attuazione del proprio statuto in armonia cogli intendimenti della Camera: il ministro gentilmente mi rispose cercando di dimostrare che io era nell'errore, ma purtroppo i fatti hanno poi chiarito che chi era nell'errore non era io, ma il ministro rispondente.

Vi ho accennato questo precedente parlamentare, perchè importa di stabilire che quest'assemblea, quando approvò la Società generale di navigazione, deliberò che essa non stabilisca linee di concorrenza a danno delle linee libere esistenti.

Questo voto della Camera fu osservato fino ad alcuni mesi or sono. Ma recentemente la Società

generale comperò il materiale della Società Raggio; splendidi vapori, che la Società Raggio teneva in navigazione fra Genova ed il Plata. La Società generale ha creduto che, assorbendo la Società Raggio, potrebbe stabilire linee di concorrenza alle altre tre linee di navigazione, non sussidiate, per il Plata, senza violare l'obbligazione, che aveva assunta al momento della legge di fusione. Ma questo è un errore, perchè la Navigazione generale non è diventata erede della Società Raggio, non rimane rappresentante di questa Società libera, non sussidiata, ma continua ad essere quella stessa imponente Società che noi abbiamo creato nel 1881, ma che abbiamo creato a condizione, che non stabilisse linee di concorrenza con le linee libere. E, comprando i vapori del Raggio, non ha fatto operazione diversa, da quella che avrebbe fatto, se avesse comprato gli stessi vapori sui mercati dell'Inghilterra.

Quindi la Navigazione generale non ha ottemperato alla volontà della Camera, ed ha creato, per conto proprio, una linea di navigazione potentissima, fra Genova ed il Plata, in concorrenza alla navigazione libera.

Ma, onorevoli colleghi, non è certo qui il momento di redarguire la navigazione generale, per aver fatto una cosa, che gli statuti di essa non le impedivano di fare. La colpa non è della Navigazione generale se non moralmente; la colpa prima è del Governo, che, dimenticandosi della votazione della Camera, non ha stabilito negli statuti della Navigazione generale quella proibizione che la Camera voleva che vi fosse.

Non parliamo dunque del passato. Noi speriamo che la Navigazione generale, della quale io ho un ottimo concetto, continuerà a rendere per l'avvenire nobili servizi al paese, da rendere onore a chi l'amministra, al Governo, ed alla nazione che l'ha istituita; ma a condizione, che essa si tenga nei limiti che le sono assegnati. Se eccede questi limiti, invece di essere una Società benemerita, diventa un pericolo per il nostro paese.

L'onorevole Sanguinetti preoccupato di questo stato di cose e sapendo come attualmente la Camera non possa impedire alla Società generale di stabilire tutte le linee di concorrenza che voglia, ha proposto, per rimediare al male, un rimedio radicale, e cioè che la Società generale non debba avere i premi per la sua navigazione libera. Io non sono in questo d'accordo coll'onorevole Sanguinetti; siamo tanto buoni amici e tanto d'accordo in molte altre questioni politiche, che si può essere in disaccordo in una questione generale economica.

L'onorevole Sanguinetti, col sostenere che la Navigazione generale non debba avere i premi per le sue linee libere, la vorrebbe mettere fuori del diritto comune; ed io non vi acconsentirei, perchè con le linee libere questa Società può portare un grande aiuto allo sperato aumento dei nostri traffici marittimi. Vi sono molte parti del mondo per le quali non abbiamo linee di navigazione, sebbene le altre marinerie vi trovino ricco alimento ai loro traffici. Dimodochè se la Società di navigazione generale, che dei vapori che possono attualmente concorrere ai premi portati da questo disegno di legge, e che arrivano appena al numero di 30, ne possiede 25; se vorrà impiegare questi vapori a stabilire delle linee nuove in paesi nei quali ancora la nostra bandiera non si presenta periodicamente, noi non avremmo che a lodarcene, ed appoggiare la Società per l'iniziativa che prendesse in questo senso; ma è chiaro, onorevoli colleghi, che se a questa grande Società, che possiede il più gran numero dei vapori ammessi ai premi, noi accordiamo premi anche per le linee percorse dalle Compagnie libere non sovvenzionate, in pochissimi mesi, volendolo, potrà metterle nella impossibilità di esistere.

Io sono lontano dall'affermare che questi intendimenti negli amministratori della Navigazione generale esistano.

Però, quando vediamo che, malgrado le deliberazioni del 1881, la linea di concorrenza col Plata è stata messa, è legittimo il premunirsi.

Io dico dunque: accordiamo pure i premi anche alle Compagnie sussidiate dallo Stato, ma a condizione che esse non se ne valgano per rovinare le Compagnie nazionali non sussidiate, e per obbligarle a fare come la Società Raggio.

Proporrò quindi, onorevoli colleghi, una modificazione all'articolo 11. Per questa aggiunta la Compagnia generale di navigazione italiana, e qualunque altra Compagnia venisse in seguito sussidiata dallo Stato, avrà diritto ai premi per le sue linee libere, escluse però le linee di concorrenza che volesse stabilire.

E con questa esclusione noi tuteleremo non solo la libera navigazione italiana, ma faremo un beneficio alla stessa Società di navigazione generale, perchè se questa venisse ad essere sola e prepotente, solleverebbe nel paese contro di sé una grande recriminazione pericolosissima per la continuazione della propria esistenza. Potrebbe infatti manifestarsi la necessità, a tempo opportuno, di una misura radicale, della quale la Compagnia generale avrebbe da lamentarsi.

Pertanto è nell'interesse della Navigazione ge-

nerale di avere i premi per i propri vapori, che destina a linee non sussidiate; ma non è meno di lei interesse di non esagerare le sue pretese, e di non volere, essa che ha già otto milioni e mezzo circa di sussidi, e che avrà presto altri sussidi dei quali in questi giorni avete sentito a parlare, di non volere, dico, mettere tutto il suo ingente capitale e tutti questi sussidi in lotta colla navigazione libera, la quale sarebbe nell'impossibilità di vincere, sicchè la stessa Società generale diventerebbe presto unica nello Stato, il che la trarrebbe poi a sicura rovina.

E con questo ho finite quasi le mie osservazioni. Debbo però ancora far notare alla Commissione e al ministro una pericolosa disposizione relativa al tempo in cui dovranno essere iscritte nei registri marittimi nazionali le navi ammesse ad avere il premio. Si dice nell'articolo 10 che il premio sarà concesso a quelle navi che saranno iscritte nelle matricole dei compartimenti marittimi al 1° gennaio 1885.

Naturalmente il 1885 era fissato in rapporto al tempo, in cui veniva presentato il disegno di legge; adesso si dovrebbe dire al 1° gennaio 1886. Ma se noi stabilissimo che le nuove navi non avranno il premio, se non iscritte nelle matricole suddette prima del 1° gennaio 1886, faremmo una disposizione dannosissima alla marineria mercantile.

Infatti, onorevoli colleghi, scopo della legge è anche e principalmente di dar vita a cantieri di costruzione in ferro ed in acciaio nel nostro paese, e per ciò si vogliono limitare i premi di navigazione alle navi costrutte in Italia.

La disposizione è ottima, e senza di essa costruzioni di piroscafi in Italia non ne vedremmo che ben poche, e cantieri nuovi non ne sorgerebbero. Ma se limitiamo al 1° gennaio 1886 la iscrizione nelle matricole, sapete quali ne saranno le conseguenze? Noi non potremo avere in Italia dei cantieri per costruzione di piroscafi in rapporto coll'importanza della legge, e colle aspirazioni nostre, prima di due anni. E credo di fare un augurio molto grato al nostro paese, ammettendo che fra due anni avremo un numero di cantieri sufficiente a provvedere alla nostra futura marineria. Quando avessimo in due anni i cantieri pronti, bisognerà aspettare almeno un anno e mezzo per la costruzione dei piroscafi, sicchè passeranno almeno tre anni e mezzo prima che nuove navi a vapore possano partecipare al premio. Ciò sarà utile, o dannoso all'interesse generale della navigazione? È utile alle Compagnie esistenti attualmente, che possiedono vapori partecipanti al premio, e special-

mente alla Società generale, che dei 70, che si trovavano nelle condizioni volute dalla legge, ne ha venticinque.

Ma è sommamente dannoso agli interessi generali della marineria, perchè assicura per almeno quattro anni il premio alle Compagnie esistenti ed impedisce per uguale tempo la formazione di Compagnie nuove.

Infatti nuove Società non si possono creare per tre o quattro anni, se noi non concediamo i premi alle navi che saranno iscritte nelle matricole non al primo gennaio 1886 ma a tutto il dicembre 1886. Con questa modificazione si abilitano le Società che volessero costituirsi a far costruire all'estero vapori di perfetto modello, per quel tempo nel quale sarebbe assolutamente impossibile averli dai nostri cantieri.

Vedendo che già l'onorevole Raggio e Palizzolo hanno proposto che il tempo per le iscrizioni delle navi nelle matricole sia portato ad un anno dal giorno della promulgazione della legge, ne traggo conforto a sperare che essi vorranno considerare se non sia meglio che il comma 6 sia redatto come segue:

“ Le navi che saranno iscritte alla matricola di cui sopra, entro il 31 dicembre 1886. ”

Sono due o tre mesi di più che si accordano, ma questi due o tre mesi nell'interesse della marineria mercantile italiana avranno molto valore, inquantochè faciliteranno la costruzione di nuove Società di navigazione che altrimenti non potrebbero sorgere se non fra quattro anni, e questo tempo è enorme se si considera quanto nelle industrie muti ogni anno, e specialmente quanto importi il pronto sviluppo di potenti compagnie non sussidiate dallo Stato.

Ho ancora una osservazione a fare che riflette i viaggi per i quali è accordato il premio di navigazione.

La Camera troverà nell'articolo 12 che il premio di navigazione è dall'ultimo porto nel quale si fanno operazioni di commercio al porto di arrivo.

Io domando all'onorevole relatore, ed al ministro, che cosa intendono quando dicono *dall'ultimo porto in cui si fanno operazioni di commercio?*

Bisogna considerare il viaggio in tempi diversi, il viaggio di andata ed il viaggio di ritorno; se noi diciamo che il premio è dovuto dall'ultimo porto in cui si sono fatte operazioni di commercio, incorriamo nel pericolo di privare

del premio una gran parte delle navigazioni di ritorno.

Ad esempio, nel viaggio di ritorno dai porti del Pacifico, come da altri mari più lontani, specialmente se trattasi di vapori, l'approdo ai porti del Plata ed a Rio Janeiro è una cosa normale; anche le navi a vela fanno questi scali sovente.

Ma certamente i vapori, dei quali finora non esiste fra l'Italia ed il Pacifico che una sola linea iniziata dalla Compagnia Piaggio, nei ritorni dal Perù, dalla California, da Valparaiso prenderanno merci per i porti americani dell'Atlantico. Ora, se noi stabiliamo che il premio di navigazione è dovuto dall'ultimo porto nel quale si sono fatte operazioni di commercio fino al porto d'arrivo, evidentemente per le navi di ritorno dal Pacifico, l'ultimo porto di operazioni commerciali sarà Buenos Ayres o Montevideo o Rio Janeiro, e, stando all'articolo 12, la navigazione da San Francisco di California, e dai porti del Chili, del Perù e della Plata, fino a Rio Janeiro, non avrebbe premio.

Sarebbe giusto, onorevole relatore, che le nostre navi a vela, che ormai non hanno quasi altro campo d'azione che il Pacifico, se dalle coste di esso tornando in Italia toccano e fanno operazioni di commercio a Montevideo e Buenos Ayres, non abbiano il premio per tutta la navigazione dal Pacifico a quei porti?

Io credo che questa sarebbe una palese ed enorme ingiustizia. Dirò di più, che ritengo sia lontano dalla mente della Commissione e del Ministero l'averla voluta. Ma, stando alla letterale disposizione dell'articolo 12, l'ingiustizia sarebbe molto, ma molto temibile, e quindi è urgente di impedirla.

Ed anche per conseguire questo scopo propongo, in unione all'amico mio, l'onorevole Sanguinetti, una modificazione all'articolo 12, della quale, come di quelle ai precedenti articoli 10 ed 11, se me lo consentite, darò lettura affinché voi, la Commissione ed il Governo, possiate valutarne la importanza. Per quanto concerne l'articolo 10, propongo la seguente variante già lettavi:

“ Le navi che saranno iscritte alla matricola entro il 31 dicembre 1886. ”

Per l'articolo 11 propongo la seguente aggiunta, la cui importanza e giustizia mi pare che salti agli occhi di tutti, e per la quale spero di avere l'approvazione generale della Camera.

“ Le Compagnie di navigazione a vapore, sovvenzionate dallo Stato, non avranno diritto al premio

di cui nel presente capo, per i piroscafi da esse destinati a linee di navigazione, fra l'Italia e quei porti esteri, per i quali, al momento della destinazione, già esistessero linee regolari di compagnie nazionali non sovvenzionate e fino a che le medesime esistano. ”

Parmi che un limite più modesto, e più accettabile da tutta la Camera, e con piena convinzione di dire la verità, dirò anche dalla stessa Compagnia di navigazione generale, non si potrebbe desiderare. Questo è il terreno della giustizia; in tutto quanto non è rovina delle Compagnie libere, la Società di navigazione generale si approfitti di questa legge, per potersi rendere utile alla marineria italiana, aumenti pure in questo senso di potenza, faccia sventolare la nostra bandiera sopra quanto mare le è possibile, per arricchire il paese, e portare guadagni ed onore alla nazione.

In quanto poi la di lei azione può essere esiziale alla marineria non sussidiata, noi non abbiamo voluto facilitarla nel 1881, e certo non lo potrete volere adesso.

Relativamente all'articolo 12, l'emendamento che io e l'onorevole Sanguinetti vi proponiamo, consiste in una variante al primo comma, per la quale variante viene eliminato il pericolo di privare le navi a vela ed a vapore del premio di navigazione per i viaggi di ritorno dal Pacifico e da altri mari oltre l'Atlantico.

Con queste modificazioni al capo 2, i premi saranno non solo un rimedio di qualche valore allo attuale stato miserando della marineria mercantile italiana, ma verranno assegnati in modo da eliminare ogni serio inconveniente.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole De Zerbi.

De Zerbi. Farò pochissime osservazioni.

L'onorevole Baccarini ha detto: noi vogliamo l'Italia grande, e perchè vogliamo l'Italia grande, vogliamo una grande marineria mercantile, come una grande marineria da guerra.

Noi, ha detto l'onorevole Baccarini, siamo favorevoli a questo disegno di legge in massima, perchè crediamo che la marineria mercantile sia un sussidio necessario alla marineria da guerra, anzi che sia il vivaio della marineria da guerra.

Sono queste le ragioni vere, le ragioni potenti che ci hanno fatto divenire tutti favorevoli al disegno di legge che stiamo discutendo, e mi pare vano tornare nella discussione generale, e vedere se si debba o non si debba essere favorevoli ai premi di navigazione.

Tutte le ragioni che si potevano dire *pro e contro*

i premi di navigazione nella discussione generale sono state già dette; e veramente se si discutesse dal punto di vista del diritto, se facessimo una discussione economica, quelli che sostengono i premi di navigazione sarebbero certamente battuti da coloro che a questi si oppongono.

Sarebbe molto facile all'onorevole Plebano, anche senza avere la dottrina e l'intelligenza che ha, di battere tutti coloro che sostengono i premi di navigazione. Ma disgraziatamente noi dobbiamo in questa, come in tutte le altre cose di questo mondo, cercare non l'assoluto, bensì il relativo, il meglio, o il minor male. E camminiamo, empiricamente, al passo degli altri.

Noi non facciamo che difenderci. Se lo straniero adotta premi di navigazione i quali rendono impossibile la vita alla nostra marineria mercantile, noi dobbiamo adottare premi di navigazione per difenderla dal premio straniero che tenta sopraffarla. Ecco tutto.

La cosa credo sia entrata così nelle menti della maggioranza dei deputati che il disegno di legge sarebbe andato molto innanzi, e forse se ne sarebbe compiuta anche la discussione, se gli onorevoli Sanguinetti e Berio non avessero fatto proposte le quali, se approvate, modificherebbero radicalmente il progetto; e se l'onorevole Baccarini non avesse espresso gravi dubbi intorno all'azione che la Società di navigazione generale italiana esercita su tutta la nostra marineria mercantile.

È egli vero che la Società di navigazione generale italiana anzichè, come ha detto l'onorevole Baccarini, consacrare tutte le sue forze a vincere e sopraffare la concorrenza straniera, o almeno ad esser pari alla concorrenza straniera, diventi invece parassita, e queste sue forze eserciti ad assorbire tutte le altre operosità private della marineria mercantile italiana?

L'onorevole Baccarini, da quell'uomo prudente che egli è, non ha affermata la cosa; solo ha esternato il dubbio, richiamando su questo dubbio l'attenzione della Camera.

Ora a lui certamente non può sfuggire che l'obbiettivo della sovvenzione non è già quello di combattere la concorrenza straniera e il sopraffarla o vincerla: l'obbiettivo della sovvenzione voi lo sapete, o signori, certo meglio di me, è invece unicamente il pagare un servizio del quale lo Stato ha bisogno. Come voi pagate il fattorino che vi porta una lettera, così pagate il piroscifo che vi porta le lettere, che trasporta gli uomini e che, pel bene della nazione, fa viaggi improduttivi, non remuneratori che dall'interesse commerciale non sarebbero consigliati. Invece, lo

ripeto, poichè mi pare di averlo già detto nella discussione generale, il premio di navigazione è un provvedimento d'indole generale, il quale nulla ha che fare col servizio speciale pagato dalla sovvenzione, e che riguarda quella malattia generale che si crede esistere nella marineria mercantile italiana di fronte alla concorrenza estera, la quale ha questi premi per alcune nazioni, per esempio, per la Francia.

Ora, venendo al fatto, io non so con quale certezza si possa affermare che vi sia una Società di navigazione in Italia la quale eserciti un'azione assorbente di tutte le iniziative private mercantili nazionali.

L'onorevole Baccarini, il quale è stato ministro dei lavori pubblici, ed eccellente ministro, dal quale posso dissentire in cose politiche, ma alla cui opera tecnica come ministro dei lavori pubblici io ho dovuto sempre fare alta lode, e la fo anche ora come allora la facevo; l'onorevole Baccarini, dico, rammenterà bene che esisteva una Società nel golfo di Napoli, chiamata la Società Procida-Ischia; e che ne esisteva un'altra chiamata la Società Napoletana.

Queste due Società erano in aspra lotta fra di loro, tanto aspra che l'una voleva uccidere ad ogni costo l'altra e viceversa; e, come avviene sempre nella concorrenza, il rivale piuttosto voleva veder morto l'altro rivale insieme con sè, anzichè vedere che l'altro rivale prosperasse.

Ebbene, l'onorevole Baccarini saviamente trovò che unico provvedimento per togliere quello scandalo, che si vedeva nel golfo di Napoli, fosse affidare i servizi delle isole del golfo stesso, servizi importanti e molto remuneratori, alla Società di navigazione generale italiana.

Che cosa avvenne?

La Società di navigazione generale, anzichè assumere questo servizio, d'accordo con lo stesso ministro dei lavori pubblici, diè opera affinchè le due piccole Società pigliassero in *sub-appalto* da essa questo servizio delle isole.

Ecco dunque due piccole Società salvate dalla grande.

Riguardo poi alla Società Raggio, io domando: ma qual colpa potete dire che abbia la Società di navigazione generale italiana se essa ha comprato i vapori della squadra Raggio? Ma dunque avrebbe fatto meglio a lasciarli vendere all'estero? Certamente le offerte straniero non sarebbero mancate; certamente, se il Raggio avesse voluto vendere la sua squadra all'estero, poichè già si vedevano ingrossare certe nubi, gli sarebbe stato facile; invece preferì lasciarla in

paese; dunque il torto della Società di navigazione generale è stato quello di far rimanere in paese questi vapori che stavano per andare all'estero.

Io capisco che, se si può trovar modo di aiutare le piccole Società, bene è che si trovi. In ciò perfettamente mi associo alle conclusioni dell'onorevole Baccarini, il quale diceva saviamente: stimare che interesse dello Stato non sia soltanto il sovvenzionare servizi con porti molto remoti; ma che ufficio dello Stato assai provvido e savio politicamente ed economicamente sia anche il sovvenzionare linee di navigazione fra porti dello Stato e porti esteri non lontani; e fu opportunamente accennato a Spalato ed a Bastia.

Io, ripeto, mi unisco perfettamente a queste parole dell'onorevole Baccarini, e spero che nel riordinamento dei servizi marittimi sarà provveduto così alla Società *Puglia* come al bisogno politico ed economico testè accusato di mettere l'Italia in più frequenti relazioni tanto con la Dalmazia, come con la Corsica.

Ma, oltre questo che è stato detto dall'onorevole Baccarini, io non trovo altro di accettabile in ciò che è stato detto da altri oratori in questa discussione.

Io ho udito alcuni muovere alto lamento per la concorrenza della Società generale di navigazione, concorrenza che sopraffà le Compagnie private, e le uccide; altri oratori dimostrare che le tariffe di questa Società sono elevatissime.

Ora io non mi ci raccapizzo. Concorrenza la quale uccida, equivale a tariffe estremamente basse: e come allora è giustificato il lamento per le tariffe eccessivamente alte?

Circa le tariffe troppo alte l'onorevole Palizzolo ha detto sufficienti ragioni. Vi è nel quadro di oneri un *maximum* della tariffa. Questo *maximum* è stato oltrepassato? E perchè non si è reclamato? Si poteva reclamare al Consiglio superiore del commercio a cui credo dovesse deferirsi la questione. E la Società, facendo tariffe elevatissime, a chi nuocerebbe? A se stessa, poichè non è mai senza concorrenza straniera.

Di tal che questa Società sarebbe sì pazzamente amministrata, che essa vorrebbe non solo farsi multare tutti i giorni dal Consiglio superiore del commercio, ma anche arricchire le linee concorrenti straniere.

Forse si potrà dire che questo *maximum* sia troppo alto. Su ciò convengo, tranne che nelle conclusioni.

Riordinate, io invece concludo, i servizi marittimi, e riordinateli il più presto possibile, perchè

davvero le tariffe sono elevate, perchè davvero il *maximum* è troppo alto.

Ho udito anche parlare di tariffe differenziali tra porto e porto dello Stato. Ora io non ho bisogno di dire (e l'oratore che accennava a queste tariffe differenziali è così valoroso economista che può insegnarmelo), non ho bisogno di dire che i noli non sono già in ragione diretta della distanza, ma che sono invece il risultamento che è in ragione composta di molti coefficienti, di molti fattori; e cioè dell'importanza dei traffici, della quantità e qualità di tonnello che fa concorrenza nel porto da cui si parte, della configurazione del porto a cui si arriva, della facilità di scaricare, delle spese che in quel porto si debbono incontrare, della facilità di ottenere in quello stesso porto noli per la uscita, e via via. Son tanti i coefficienti!

Or questa differenza che trovate fra porto e porto è una necessità naturale che non potete evitare; e non potete evitarla se non che per un porto solo, quando lo vogliate, proteggendo questo con una sovvenzione speciale; ma per far ciò, bisogna, ripeto, riordinare i servizi marittimi, e riordinarli al più presto possibile.

L'onorevole Berio, finalmente, ha parlato di concorrenza a certe linee; ed ha detto: non è giusto che una Società sovvenzionata faccia la concorrenza a Società libere, in linee frequentate da legni di Società libere; ed ha proposto un emendamento il quale toglierebbe alla Società sovvenzionata ogni premio di navigazione, qualora essa facesse il servizio su di una linea frequentata già da una Società libera. Non so a che cosa si alluda; è bene di parlar chiaro: perchè l'emendamento accenna al futuro. Ora, se si allude alla linea del Plata, io debbo dire che c'è già la Società: di modo che bisognerebbe chiarire l'emendamento o dire che non si vuole dare il premio alla Società sovvenzionata, quando essa faccia un servizio su di una linea dove ad una Società libera sia piaciuto già di mettersi in concorrenza. Si dice: la ragione di ciò è che voi creereste artificialmente la concorrenza fra due Società nazionali ed è bene che questo non sia e che, quindi, una sola abbia il premio di navigazione.

E quale delle due Società deve esserne esclusa? La Navigazione generale. E perchè? Perchè è la più forte. L'esser forti, adunque, è una ragione per dover diventare deboli. Bisogna indebolire i forti, per la speranza che i deboli si fortifichino?!

Invece, io preferirei fortificare i deboli, senza indebolire i forti.

Ma si dice invece: la Navigazione generale

non avrebbe potuto andare sulla linea del Plata, dappoichè essa non si può dire legalmente l'erede della Società Raggio, dappoichè essa è sempre la Società di navigazione generale; quindi, anche acquistando la squadra Raggio, che faceva quel servizio, rimane sempre maculata dall'essere sovvenzionata, e si era già detto in un ordine del giorno della Camera, che le Società sovvenzionate non avrebbero dovuto fare concorrenza nelle linee che sono già esercitate dalle Società libere.

Ma da quando in qua (io non sono avvocato, benchè sia figlio d'avvocato), ma da quando in qua, o signori, un ordine del giorno della Camera può imporre obblighi ad una Società? Se quell'ordine del giorno fosse diventato articolo di legge, se fosse diventato articolo di contratto, allora capisco che avrebbe potuto obbligare la Società; ma dal momento che non è nè articolo di legge, nè articolo di contratto, quest'obbligo non lo vedo. Sarà stata colpa del Governo, si dice, il non aver posto ciò nel contratto colla Società.

Voci. Fu approvato per legge.

De Zerbi. Il legislatore dunque nel contratto non volle quell'articolo.

Se volete che si aggiunga ora nel contratto, cercate di rinnovare questo contratto il più presto possibile.

Ma ci è qualche cosa di più grave. Ammesso pure che, dovendo dare lo scarto alla Società di navigazione generale per le linee libere che essa volesse fare, ammesso pure che questa Società, perchè è forte, avesse l'obbligo di trarsi in disparte semprechè vedesse una Società libera andare su qualche linea, ammesso tutto ciò, io vi prego di considerare se davvero non vi sia un limite oltre il quale non si può andare, per proteggere i produttori, gli armatori, i navigatori, a danno di quelli che si chiamano consumatori, viaggiatori, commercianti.

Voi combattete il monopolio; ebbene, lo combatto anch'io: ma io credo però che il monopolio non esista. Del commercio internazionale è superfluo parlare; è ridicolo il solo pensare che possa esistere monopolio, quando si sa in quali proporzioni infime sia il nostro tonnello di fronte al tonnello estero. Nel commercio nazionale solo per le isole il monopolio esiste, perchè qualunque sovvenzione voi diate per le isole, costituisce un monopolio; ma non credo che quello si possa correggere. Pure, se si può, giova invocare, lo ripeto ancora una volta, il riordinamento dei servizi marittimi. Ma per tutto quello che riguarda il continente, non ha forse la Società italiana

dieci Società estere che le fanno concorrenza, a prescindere dalle ferrovie? Ora, dove è questo monopolio, quando avete così grande concorrenza estera? E per queste linee nelle quali voi volete che la navigazione sia riservata alla Società non sovvenzionata? Parliamoci chiaro. Voi non volete concorrenza per la linea del Plata; voi sperate che da ciò non si avvantaggerà la *Société des transports maritimes*, e che questo andrà ad esclusivo beneficio delle due Società, che ora hanno fatto la fusione, con quell'istesso procedimento, col quale si fusero altra volta la Florio e la Rubattino.

Dunque queste due società debbono avere libera la linea del Plata, senza altre Società italiane, che facciano loro la concorrenza?

E ciò non si risolve in monopolio a danno del consumatore, a danno del viaggiatore e del commerciante? Quando non vi sarà concorrenza, sarà libera quella Società di innalzare i noli quanto essa vorrà, di innalzare il prezzo di passaggio quanto essa vorrà; e tutto ciò che sarà a danno del pubblico, sarà un beneficio per i signori Piaggio e Bruzzo; beneficio per loro, ma un danno per coloro che dall'Italia vorranno partire per andare al Plata, che dall'Italia vorranno mandare merci nell'America del Sud, o dall'America meridionale all'Italia.

Vi è un modo per conciliare le cose, ed io credo che ripensandoci su, l'onorevole Berio potrebbe accettarlo.

Voi volete evitare che sia sopraffatta la linea libera dalla Società generale, ma non volete dare il monopolio a questa linea libera, per paura di un altro monopolio. Ebbene il mezzo vi è. Dite che la Società generale possa percepire premi di navigazione sulle linee non sovvenzionate, purchè le sue tariffe non siano inferiori a quelle che fanno le altre Società italiane concorrenti; obbligate la Società di navigazione a non fare la concorrenza con tariffe troppo basse; questo lo capisco, ma non date il monopolio esclusivo a quest'altra Società libera, perchè allora, ammesso pure che la Navigazione generale italiana sia un monopolio, voi, per odio al monopolio, ne creereste un altro. Invece di uno ne avreste due.

Io credo che questo mezzo di componimento fra l'uno e l'altro interesse, che risponde a quello interesse che più mi sta a cuore, cioè all'interesse di tutta la cittadinanza italiana che si occupa di commercio, io credo che questo componimento sia accettabile.

Ed ora non mi resta che un'altra sola parola ancora ed ho finito: C'è qualcuno che è stato più

radicale ed ha detto: "io vorrei addirittura escludere dal sussidio (e mi pare che sia stato l'onorevole Sanguinetti), vorrei addirittura escludere dal sussidio le Società sovvenzionate, dappoichè, come la Camera avrà notato, il disegno di legge che discutiamo, esclude le linee sovvenzionate, ma non le linee di libera scelta delle Società sovvenzionate."

Ora io non risponderò sulla giustizia o meno di questo provvedimento, qualora la Camera lo volesse adottare. Già l'onorevole Ravenna con molta equità vi ha detto quello che si può pensare su questa questione; io vi dirò quali sono le conseguenze pratiche; poichè facciamo una legge empirica, vediamo empiricamente che cosa accadrebbe.

La Società generale di navigazione italiana, ha l'obbligo, ed i ministri mi correggeranno se io erro, per adempiere ai patti della convenzione, di fare il servizio con 60 piroscafi, ed invece ne ha 105; col tonnello di 30 mila tonnellate, ed invece lo fa con 60 mila tonnellate; ha l'obbligo di fare, per obbedire al contratto, 350 mila leghe, ed invece ne fa 800 mila. Ora che cosa avverrebbe quando voi diceste alla Società: io ti nego il premio, perchè sei sovvenzionata, quando pure tu fai servizi che non ti sono chiesti dalla mia convenzione?

Che 45 vapori, i buoni, gli ottimi, quelli comprati ultimamente dalla Società Raggio, 30 mila tonnellate, farebbero le altre 450 mila leghe, dopo aver fatto il trapasso di proprietà, ed invece di chiamarsi Società generale di navigazione italiana, si chiamerebbero Raggio, De Zerbi, Palizzolo, Di Marzo, si chiamerebbero Vincenzo ed Ignazio Florio, insomma si chiamerebbero con un nome qualunque; non sarebbe che una mutazione di nome, un semplice atto di trapasso. Ed allora questa Società, con la piccola spesa di un atto di trapasso, piglierebbe tutti i premi che voi le vorrete negare. È impossibile trovar modo di non fare eludere la legge. Quando voi vorrete proibire qualunque premio alla Società di navigazione per le linee libere, voi farete una legge vana, una legge che sarà certamente elusa. Quale è dunque il vostro scopo?

È uno solo. V'è una Società potente, forte con 105 piroscafi, degna di competere col Lloyd austro-ungarico e con tutte le Società estere, e noi non la vogliamo questa Società: vogliamo obbligarla a scindersi in due Società deboli: la Società forte ci fa ombra: tutto ciò che è grande ci offende. La democrazia è l'invidia; noi vogliamo esser democratici, e quindi vogliamo che piccole sieno tutte le Società, come piccola la finanza e

piccola la marineria da guerra: ciò che è grande noi non lo possiamo ammettere! (*Bene! Bravo!*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Lazzaro.

Lazzaro. Io non ripeterò argomenti già trattati finora. Spero che l'onorevole De Zerbi non mi crederà certo partigiano delle piccole marinierie: ma egli deve convenir con me che i grandi non debbono mangiare i piccoli.

De Zerbi. E si devono sovvenzionare i piccoli!

Lazzaro. Limiterò quindi le mie osservazioni alla mia proposta. La Società di navigazione abbia, o no, sovvenzioni, abbia, o no, premi, non mi riguarda; ma a me, che su questo tema non faccio osservazioni, interessa che le piccole Società non sieno schiacciate dalla grande Società sussidiata: ecco tutto; e questo debbono desiderare tutti quelli che vogliono efficace questa legge, e non di particolare interesse, ma d'interesse generale.

Fin dalla seduta di martedì io presentai una proposta all'articolo 9, che non potè votarsi essendo per quell'articolo domandata la sospensiva dagli onorevoli Baccarini e Sanguinetti.

Ma l'onorevole ministro della marineria e l'onorevole ministro delle finanze si opposero alla mia proposta per ragioni di finanza. Io, che sono peccatore ostinato, e che non mi arrendo tanto facilmente, persisto nel mio proposito; però, non volendo ciò che non si potrebbe assolutamente ottenere, ridurrò la mia domanda a proporzioni molto più modeste e tali a cui l'onorevole ministro delle finanze non potrà negare il suo assenso.

La mia proposta era concepita in questi termini:

"Egual premio, ridotto a lire 0,50 per ogni tonnellata di stazza netta e per ogni 1000 miglia di percorso, è accordato alle navi nazionali che partendo da un porto nazionale tocchino porti stranieri nel Mediterraneo, od altri in Europa, come pure alle navi nazionali che dai suddetti porti ritorneranno in Italia."

Ma si è detto, che ove quest'articolo venisse approvato dalla Camera, la legge naufragherebbe, perchè la finanza non potrebbe sopportare il peso che ad essa ne verrebbe. Si è fatto il conto e si è detto che dall'approvazione di questo capoverso ne verrebbe allo Stato un altro aggravio di otto milioni. Ciò mi è stato detto da uomini competenti quali sono quelli che seggono al banco della Commissione; onde il domandare oggi a proposito di questa legge otto milioni di più di quelli che già

si concedono, sarebbe veramente un po' troppo, ed io ne convengo.

Ma del resto io nel fare la mia proposta avevo di mira, in modo speciale, quella parte di navigazione che lotta con molto coraggio ed abilità per sostenere la concorrenza colle grandi navigazioni straniere e colla navigazione italiana sovvenzionata, ed alludevo specialmente alla benemerita Società *Puglia*; quindi ridurrei ora i premi di navigazione alle navi a vapore che sono quelle che soffrono più dalla concorrenza contro la quale non possono a lungo resistere. Dunque, come la Camera vede, la mia proposta viene già ad essere molto limitata; prima dicevo navi in generale, ora limiterei la proposta ai piroscafi.

Ma farei una limitazione ancora maggiore: io vorrei che fossero insomma aiutati (dal momento che siamo entrati in questa via di soccorso, di aiuto) i piroscafi, i quali fanno un servizio periodico; che abbiano insomma qualche cosa di organico nella costituzione della società a cui questi piroscafi appartengono; vorrei davanti a me un ente vitale perchè potesse venire utilmente in aiuto, in sussidio dello Stato.

E poi io non vorrei che il premio di navigazione si desse pel cabottaggio. Quindi vorrei che fosse dato allorquando, per lo meno, il percorso fosse di 150 miglia. Per il fatto che si va da Ventimiglia a Genova, o da Livorno a Civitavecchia, io non vorrei che si potesse avere il premio. Dunque io metto il *minimum* di 150 miglia di percorrenza da un porto all'altro. Accogliendo la mia proposta in questi limiti, voi aiuterete anche le nostre società libere, che si trovano nel Mediterraneo. Perchè la Camera bisogna che si persuada che i maggiori affari in Italia, o, per dire meglio, nel Mediterraneo, si fanno da bastimenti stranieri, francesi, tedeschi od inglesi; poi dalla Navigazione generale italiana, la quale ha mezzi ed ha prosperità che le permettono di lottare; ma non possono le altre, come la *Puglia* che pure si spingono audacemente in questa nobile via, quale è la via della navigazione, che pure un giorno possono essere molto utili allo Stato. Perchè, come bene si è detto in questa Camera, la marineria mercantile deve servire, se la frase fosse precisa, come la *landwehr* dell'esercito: deve essere la base della marineria da guerra.

La mia proposta gioverebbe molto alla legge, cui darebbe un carattere di utilità assolutamente generale, alla quale farebbe perdere quello di odiosità che per alcune disposizioni potrebbe facilmente avere.

Ed ora mi permetto di richiamare l'attenzione

dell'egregia Commissione anche sopra alcune disposizioni dell'articolo 10.

Vi è detto in quest'articolo che il premio di navigazione, paragrafo C, è dato alle navi che saranno costruite in Italia. È giusto, io domando, che dopo che si è dato un premio d'incoraggiamento ai cantieri per la costruzione, si escludano dal premio di costruzione quelle navi nazionali solo perchè sono costruite all'estero? Non lo trovo giusto.

Per l'industria di costruzione italiana abbiamo già provveduto, ora dobbiamo provvedere egualmente, ed io qui non accenno a quest'industria che per la parte commerciale di movimento, dobbiamo provvedere alle navi costruite fuori, che per origine non sono nazionali, ma in ogni modo le Società a cui appartengono sono nazionali, e portano la bandiera nazionale, ed i proprietari sono cittadini italiani, sicchè sono navi nazionali.

La seconda domanda che io faccio alla Commissione è questa: al paragrafo ultimo dice: "che le navi a vapore che abbiano un'età inferiore a quella di dieci anni non godono di questo beneficio, di questo premio." Ora io non capisco il perchè di questa disposizione. Se non sono male informato, i piroscafi quanto più sono giovani rendono di più, e costano meno di manutenzione; un po' di aiuto dovrebbero aver le navi che hanno oltrepassato i dieci anni.

Io me ne appello agli uomini tecnici e competenti che sono nella Camera. I vapori nuovi sono più economici dei battelli a vapore già usati, perchè questi richieggono maggiori spese di manutenzione e di riparazione. E voi date il premio a quelli che ne hanno minor bisogno, e lo negate a quelli che lo hanno maggiore!

In verità, ripeto, io non comprendo la ragione di questa disposizione.

Io voglio sperare che la onorevole Commissione troverà per lo meno giusto di prolungare il termine dell'età, che mi sembra troppo breve, e troverà modo di equiparare le navi a vapore ed a vela.

Concludo: le mie osservazioni e raccomandazioni si riducono a tre:

Primo: si dia un premio di navigazione limitato alle condizioni, che ho avuto l'onore di esporre alla Camera, alla navigazione libera che fa il servizio dei porti del Mediterraneo, e fra questi e tutti i porti d'Europa;

Secondo: si dia un premio anche a quei bastimenti e vapori nazionali, appartenenti cioè a nazionali, costruiti all'estero;

Terzo: si allarghino un poco i termini dell'età

dei piroscafi per potere aiutare anche quelli che ne hanno maggior bisogno, cioè i vecchi; perchè voi venite in aiuto del giovine forte e robusto, e poi quando l'età lo comincia a rendere cadente, voi ritirate i vostri soccorsi. Ripeto che non capisco questa disposizione.

Io mi auguro quindi che l'onorevole Commissione voglia fare queste modificazioni, e sono sicuro che, così facendo, completerà l'opera sua benefica, e tanto più benefica in quanto io credo che questa legge sia una di quelle che porterà veramente al paese frutti in questo momento incalcolabili.

Presidente. Onorevole Indelli, Ella è iscritto per parlare su questa medesima questione.

Indelli. Io attenderei che la Commissione esprimesse il suo avviso intorno all'articolo 9, che fu sospeso. Per altro, entrando or ora nell'Aula, ho udito che si parla anche sull'articolo 10.

Voce. Fino al 12.

Indelli. Fino al 12? Tanto meglio, intorno all'articolo 10 debbo dire anch'io qualche cosa.

Questo articolo 10, mi pare in genere che rassomigli a quella tale amnistia concessa una volta da un re. Nominandosi uno ad uno quelli che si eccettuavano dal beneficio, si escludevano tutti. (*Si ride*) L'articolo 10 comincia così: "Delle concessioni, di cui agli articoli 7 e 9 godranno durante il decennio ecc." Io lascio stare l'articolo 9, sul quale, come ho detto, aspetterò il verdetto della Commissione e del Governo; ma l'articolo 7 parla di premi per trasporti de' carboni. È un premio di navigazione speciale per un dato trasporto. Questo articolo 7, che noi con rassegna- zione abbiamo approvato, dice:

"È accordato per un decennio, dal giorno in cui andrà in vigore la presente legge, il premio di una lira per ogni tonnellata di peso di carbone trasportato, alle navi nazionali a vela ed a vapore, le quali trasportino carichi di carbone ai porti italiani da punti posti al di là dello stretto di Gibilterra, purchè il carico non sia inferiore a tre quinti della portata della nave stessa."

Ora l'articolo 10 aggiunge che, per godere della concessione di cui all'articolo 7, bisogna che le navi sien costruite dopo il 1° gennaio 1885 in Italia. A dire il vero, fra i premi di costruzione e di navigazione io non trovo molta attinenza. I premi di costruzione sono una cosa, e quelli di navigazione sono un'altra. E questo articolo 7 aveva un blasone più accettabile, un blasone moderno, cioè che poteva in questo caso la legge essere uguale per tutti.

Vi è un premio; ma quest'articolo 7, che non è

del carattere dell'articolo 9, viene poi ad essere distrutto dalle molte restrizioni dell'articolo 10.

Infatti l'articolo 10 dice alla lettera C:

"Le navi che, dopo il 1° gennaio 1885, saranno costruite in Italia ed iscritte alle matricole, di cui sopra."

Debbono averlo questo premio anche coloro che già abbiano costruito? Senza dubbio, e alla buon'ora, e sta bene; allora siamo d'accordo sulla prima parte.

Vengo alla seconda parte. Io capisco il premio di costruzione, ma pel premio de' trasporti, non capisco che cosa c'entri la obbligatorietà della costruzione in Italia. Voi che per l'articolo 9 vi restringete tanto nel vostro quadrato, non dovete restringere poi troppo, quando si tratta dei benefici che derivano dall'articolo 7. Cosicchè io, per godere dei benefici del premio pel trasporto dei carboni, debbo costruire la mia nave in Italia. Si dice: ma voi volete incoraggiare la marineria mercantile, non volete incoraggiare l'industria?

Maldini, della Commissione. L'una e l'altra.

Indelli. Ma allora mettetevi meglio d'accordo, perchè se volete incoraggiare l'industria, è bene promettiate un premio speciale. Vuol dire che colui il quale vuole godere del premio di costruzione, si rassegnerà a costruire in Italia.

E saremo perfettamente d'accordo. In tutto questo io credo che vi sia della giustizia, vi sia del patriottismo, e anche una garanzia; come lo è quell'articolo che è stato aggiunto e che vieta la vendita delle navi premiate allo straniero senza l'autorizzazione del Governo.

Ma pel modesto premio del trasporto dei carboni, la cosa è diversa. E prevedendo io che sarete molto restii a concedere qualche cosa sull'articolo 9, insisto perchè almeno per questa parte siate più larghi. Non è che io dica che se voi non concederete sull'articolo 9 io mi rassegnerò, perchè per regola, quando credo di aver ragione non mi rassegno mai.

E potrei, chi sa, finire anche per esser d'accordo con l'onorevole Plebano. (*Si ride*)

Ma prima di arrivare a questi eccessi bisogna fare il possibile per indurvi a miglior consiglio.

Ho udito parlare della età delle navi. Ma essa è relativa al premio dell'articolo 9; e ne discuteremo. E' anzi, mi riservo anche su questa proposta di parlare, quando vedrò quale sarà la vera portata di questo cavallo troiano dell'articolo 9.

Per ora mi limito a domandare che per il premio del trasporto de' carboni non si ponga l'obbligo

della costruzione obbligatoria delle navi in Italia; obbligo che mi pare eccessivo.

Io sono dell'opinione dell'onorevole De Zerbi, che non dobbiamo portare la rabbia democratica fino al punto che i grossi debbano perire per dar luogo ai piccoli. Non ho mai avuto quest'opinione. Ma, intendiamoci bene; non vorrei che noi stabilissimo un Codice di premi e d'incoraggiamenti per i grossi, e niente per i piccoli, perchè in questo modo toglieremmo ai piccoli la possibilità di diventare grossi, e faremmo una grandezza artificiale, non naturale.

Aspetterò le risposte dell'illustre ministro della marineria e della benemerita nostra Commissione alle mie brevi osservazioni.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Sanguinetti.

Sanguinetti. L'onorevole De Zerbi, il quale con tanta eloquenza ha parlato della marineria mercantile, ha fatto a me ad al mio amico Berio l'ap-punto che la legge, senza i nostri discorsi, sarebbe già stata approvata.

Ora permetta l'onorevole De Zerbi che io gli dica che questo appunto egli avrebbe potuto farmi rispetto ad un'altra legge, a quella delle convenzioni ferroviarie, non rispetto alla legge attualmente in discussione, perchè io ho parlato oggi per la prima volta intorno a questo disegno di legge. E se anche mi fossi taciuto, neppure uno degli articoli del capo secondo sarebbe in questo momento approvato. Adunque rivolga ad altri, se lo crede, ma non a me, l'onorevole De Zerbi, l'ap-punto che volle farmi.

L'onorevole Palizzolo ha dichiarato che fu dolorosamente impressionato dal mio discorso, specialmente da una parola: *monopolio*; perchè egli non vede dove sia questo monopolio.

Mi spiace, a dir vero, di aver recato dolore ad un deputato (ed amico personale nello stesso tempo) così simpatico, come l'onorevole Palizzolo; ma vorrà permettermi di dirgli che non pare che egli abbia scorso i volumi della inchiesta marittima, perchè in quei volumi la parola *monopolio*, a proposito della Società generale di navigazione, si trova ripetuta migliaia di volte. Se vuole consultarli, vi troverà detto, certo con suo dolore, che la Società generale, per molte linee, ha un monopolio assoluto, pericoloso, funesto, intollerabile, che bisogna farlo cessare perchè rovina i nostri commerci, danneggia i nostri porti, per favorire i commerci ed i porti stranieri.

L'onorevole Palizzolo ha anche messo in dubbio, attribuendolo ad una semplice affermazione mia, questo fatto, che la Società generale di navi-

gazione abbia nei noli oltrepassato il *maximum*. Ma io non feci affermazioni; ho recate qui affermazioni ufficiali, e ne ho recate solo una minima parte; ho citato fatti che risultano da documenti ufficiali, fatti che l'onorevole ministro del commercio ha deferito al Consiglio superiore del commercio perchè li discutesse ed emettesse su di essi il suo parere.

Onorevole Palizzolo, è la Camera di una città cospicua ed illustre della sua bella isola natia, di Messina, che dichiara in modo esplicito che la Società generale là dove non trova o non teme concorrenza sorpassa gli stessi limiti del *maximum*. Troverà quella affermazione a pagina 52 della relazione al Consiglio di agricoltura e commercio.

La stessa Camera, a pagina 68, dichiara che la Società generale *percepisce da un pezzo più del maximum legale o convenzionale*.

E in un altro punto, parlando delle nuove tariffe progettate dalla Società generale, dice che è inutile occuparsene, perchè sono fatte in modo da lasciare la più ampia latitudine all'arbitrio, al favoritismo ed al monopolio, e soggiunge che la tariffa resta per intiero *ad libitum* di chi è incaricato di applicarla.

L'onorevole ministro di agricoltura e commercio, sottoponendo al Consiglio del commercio questi fatti, ha dato loro una certezza ufficiale. Libero, a chi lo voglia, di negarli, perchè tutto si può negare a questo mondo.

L'onorevole Palizzolo mi ha chiesto perchè non ho parlato della Società Danovaro e Peyrano che è scomparsa fin dal 1877. Non so per qual ragione avrei dovuto parlarne. Però amerei parlarne. E se questa discussione, o un'altra che dovrà forse farsi in un tempo prossimo, si allargherà, parlerò anche della cessata Società Peyrano e Danovaro, e dirò per quali cause quella Società sia scomparsa, e quali ne siano state le conseguenze e per il bilancio dello Stato e per il paese. La scomparsa della Società Peyrano-Danovaro sarà un argomento a favore della mia tesi.

Poi, l'onorevole Palizzolo mi fece dire che la Società generale fu fatale alla Società la *Puglia* e si accinse a dimostrare come quella Società si trovi in ottime condizioni finanziarie.

Io non mi occupo nè delle buone nè delle cattive condizioni in cui possano trovarsi le Società di navigazione. Ma questo amo porre in sodo, che nulla ho detto di mia scienza; ho detto e ripeto che la Camera di commercio di Bari, rivolgendosi al ministro del commercio, lo invitava a provvedere affinchè la Navigazione generale non ischiacciasse con la concorrenza la Società la *Puglia*.

E anche questo è un fatto che desumo dallo stesso documento ufficiale. Nulla v'ho aggiunto di mio, lo ripeto; ho accennato una decima, anzi appena una ventesima parte dei fatti che risultano da documenti ufficiali.

Ed ora vengo all'onorevole De Zerbi, col quale sono lieto, come dirò in appresso, di trovarmi d'accordo su di un punto. Egli volle chiamarmi distinto economista; ma, per verità, io dovrei dire che l'onorevole De Zerbi, parlando sulla marineria mercantile, ha usato un linguaggio tecnico così preciso, che quasi quasi si dovrebbe dire che egli ne sappia più di un armatore. E questo lo dico a titolo di lode per lui.

Anche egli ha sollevato il dubbio che i fatti da me accennati, riguardo alla Navigazione generale, siano dicerie; ma valga anche per lui quello che ho già risposto all'onorevole Palizzolo.

L'onorevole De Zerbi, permetta che glielo dica, mi pare sia caduto in contraddizione, come dimostrerò più tardi. Egli ha detto: voi parlate di noli differenziali fra porti e porti italiani e di noli differenziali fra porti italiani e porti esteri; ma non sapete voi, diceva egli rivolgendosi a me, che gli elementi determinanti i noli non dipendono nè dalla volontà di Tizio, nè da quella di Sempronio, bensì dal mercato e dalla concorrenza?

Senta, onorevole De Zerbi: quando non vi fosse il monopolio, Ella avrebbe ragione; ma il monopolio c'è; e c'è non solo, come l'onorevole De Zerbi ammette, fra i porti italiani continentali e quelli delle isole, ma anche per qualcuno dei nostri porti continentali; dirò di più, esiste anche di fatto fra qualche porto italiano e porti esteri: ed appunto perchè esiste questo monopolio, i noli non sono determinati dalla legge della concorrenza ma dalla volontà di chi il monopolio ha nelle mani ed esercita.

Vuole una prova l'onorevole De Zerbi di questo che io affermo? Veda; quando fu approvata la fusione delle due Società, Florio e Rubattino, appunto perchè le due Società facevano noli differenziali a favore dei porti esteri ed a danno dei porti italiani, il ministro d'agricoltura e commercio d'allora, col decreto d'approvazione degli statuti della Società, per evitare questi noli differenziali, che si erano lamentati nel passato, e si temevano, e pur troppo con fondamento, anche per l'avvenire, vincolava l'approvazione degli statuti stessi al divieto dei noli differenziali. Ed infatti l'articolo 6 del decreto del 16 marzo 1882 si esprime così: « la Società non farà mai, a condizioni pari, noli sfavorevoli al commercio ed alla marineria nazionale, e non favorirà con noli dif-

ferenziali i porti esteri concorrenti a pregiudizio dei porti nazionali. » Questo è chiaro.

L'onorevole De Zerbi, al pari della Camera, ricorderà come l'onorevole nostro ex collega Gagliardo nel 1883, se non isbaglio, abbia rivolto una interpellanza al ministro di agricoltura e commercio, lamentando appunto che questa disposizione del decreto del 1882 non fosse osservata, e come l'onorevole ministro abbia dichiarato che avrebbe provveduto sentito il Consiglio del commercio.

Il Consiglio del commercio fu sentito, e dopo aver posto in sodo che i noli differenziali esistono tuttora ha invocato provvedimenti.

L'onorevole De Zerbi diceva: se la Società tenesse alti i noli, evidentemente farebbe danno non solo al commercio italiano, ma farebbe danno a sè stessa, ed allora bisognerebbe dire che la Società è pazzamente amministrata. Ebbene, l'onorevole De Zerbi ha detto una cosa vera. Sarà una pazzia, quella di far male a sè stessa, io non lo contesto; ma è una pazzia che è accertata in questo documento ufficiale. Senta quello che scrive il console nostro di Alessandria d'Egitto, appunto riguardo alla altezza dei noli per parte della Società generale, per le merci che dall'Egitto debbono venire in Italia, o per quelle che dall'Italia vogliono andare ad Alessandria d'Egitto. Ecco le parole testuali: « Come ho già accennato ripetutamente, in precedenti rapporti, la Società generale di navigazione Florio-Rubattino non mi sembra abbastanza penetrata di una verità semplicissima ed elementare, ossia che la navigazione sta al commercio, come il mezzo al fine, e che, sacrificando l'incremento delle nostre importazioni nel vicereame, all'idea di un lucro malinteso, per essere più apparente che reale, non solo fa opera poco praticistica, ma nuoce in definitiva a sè stessa. » Onorevole De Zerbi, desidera che citi un'altra autorità, quella del nostro console di Trieste, il quale ci ammaestra come la Società generale, danneggiando i nostri commerci, danneggia se stessa?

Ecco qui che cosa dice quel nostro funzionario in un rapporto recente, del mese di gennaio 1885.

« È stato lamentato nella piazza di Trieste che la direzione della Società generale di navigazione italiana si sia affrettata, con una diligenza, più che solerte, a sospendere i suoi viaggi a questo porto al primo impianto della contumacia (si riferisce a quel doloroso periodo dello scorso anno, nel quale, per l'invasione del colera, furono stabilite le contumacie sanitarie). Era generale qui in Trieste lo stupore che la nostra

grande Società di navigazione non avesse messo in linea da Trieste per il Levante, senza toccare l'Italia, un numero sufficiente di piroscafi per condividere lo straordinario traffico. Ne fu chiesto il perchè ad un ispettore della nostra grande Società venuto in quel tempo, non so per qual motivo, in Trieste, e quegli rispose: non convenire la cosa, per non potersi pretendere dal Governo italiano il sussidio di legge. »

A tenore della convenzione del 1877, quando, per le quarantene, si debba sospendere il servizio, la Società ha diritto per le linee sospese alla metà della sovvenzione di navigazione. Quindi in lei convenienza di cessare i servizi, anzichè di modificarne gli approdi.

Ma questo era un interesse più apparente che reale; tutto al più era un interesse momentaneo, un danno futuro innegabile.

Ecco infatti come il nostro console generale continua: « Intanto colla diserzione commessa dalla Navigazione generale italiana ne seguì ciò che in ogni affare di questo mondo e in commercio specialmente avviene a chi lascia il posto; un altro gli lo prese. Il solerte concorrente fu la bandiera germanica. La quale mentrechè nel 1881 approdò in Trieste con un solo piroscafo, con quattro nel 1882, con cinque nel 1883, si presentò nel 1884 con 24 piroscafi, e 18234 tonnellate. »

Se, anche danneggiando gli interessi italiani, facesse i suoi interessi, io non potrei farne ad essa una colpa; una Società anonima, deve cercare di guadagnare il più che può, ed io nulla ho a ridire. Ma può anche sbagliare. E se sbaglia peggio per essa.

Randaccio. Dunque?

Sanguinetti. Dunque? Onorevole Randaccio, dirò subito il dunque.

Libere le Società anonime o no, di fare i loro interessi, siano pure contrari agli interessi della nazione; ma noi non dobbiamo assolutamente concorrere con i danari dello Stato nè ad impiantare, nè a dar forza a queste grandi Società anonime, le quali necessariamente, naturalmente non hanno e non possono avere altro scopo che quello del proprio tornaconto; è un'osservazione che abbiamo fatto durante la discussione ferroviaria e che giova ripetere anche qui.

Dunque questi noli differenziali esistono ed esistono perchè, ed in questo ha ragione l'onorevole De Zerbi, perchè il Governo forse non ha fatto o non ha potuto fare quello che doveva fare, quello che le Camere di commercio, e le deputazioni provinciali e lo stesso Consiglio di commer-

cio, gli hanno sempre domandato di fare, cioè che questi noli differenziali a danno del commercio italiano si dovessero far cessare.

Io non combatto la Società generale; io desidero anzi che essa viva, che faccia buoni affari, desidero che questa Società possa tirare avanti; ciò che io temo sono le conseguenze che ne possono derivare per il bilancio dello Stato; ciò che io temo si è che questa legge metta in condizione la Società generale di non farci raggiungere lo scopo che con questa legge stessa noi sosteniamo e vogliamo.

Io sono uso a parlare francamente: ebbi occasione di dirlo altra volta e lo dico anche ora: secondo me, la prima causa del decadimento della marineria italiana a vapore consiste nelle convenzioni del 1877. E se noi o direttamente, aumentando le sovvenzioni, o indirettamente coi premi di navigazione, rafforziamo la Società generale, (è la mia opinione) noi non distruggiamo il monopolio, ma lo rafforziamo. Io riferirò anche qui un'opinione non mia, ma del relatore del Consiglio del commercio: « Sarò nell'errore, ma è facile comprendere che allorchando si vedono percorrere i mari e visitarsi i porti, ove la marineria libera può trovare alimento, da una potente Società largamente sovvenzionata, non si trova più chi voglia arrischiarsi a far costruire e mettere in mare dei vapori per dedicarli a servizi commerciali, per esempio nelle Indie orientali, sulle coste dell'Africa ed in tutto il Levante, perchè ben sa che visitando taluni di quei porti non potrà resistere alla concorrenza che potrà venirle fatta in modo veramente nocivo da una Compagnia privilegiata e sovvenzionata, la quale per tal modo, in un senso molto più corretto, vuole dessa restar sempre padrona delle acque. » È il relatore che fa questa dichiarazione; e quindi bisogna che il Governo si preoccupi di questo, che al giorno d'oggi le sovvenzioni gravano il bilancio dello Stato per 8 milioni e mezzo e che l'effetto di queste sovvenzioni viene a danneggiare i produttori ed i commercianti italiani, perchè i noli differenziali a favore dei porti esteri, a favore del commercio estero esistono. Ed aggiungerò ancora che la Società generale, perchè necessariamente non deve preoccuparsi che del suo interesse, tende fatalmente a deviare il traffico dai porti italiani.

Ne volete una prova, o signori? Ecco qua (io cito sempre documenti ufficiali), ciò che scrive riguardo ai cotonei il console italiano di Alessandria:

« Le cose vanno meglio relativamente all'esper-

tazione, regolando per essa la nostra Società i noli su quelli delle Società concorrenti; mi giova però ripetere, che sarebbe utile l'impiego su questa linea, durante la stagione dei cotonei, di piroscafi di maggior capienza, alla mancanza dei quali deve, credo, attribuirsi, se *Trieste ha tolto a Genova*, nella campagna che sta per finire, il primato fra i porti del continente a cui vengono diretti i cotonei egiziani. »

Io potrei accennarvi altre merci italiane che lo stesso console dichiara che non possono penetrare in Egitto a cagione dell'altezza dei noli della Società generale, mentre dalla Francia e dagli altri porti vanno colà identiche merci, non superiori alle nostre.

Ma io non voglio ora fare una discussione sulla Società generale; la Commissione d'inchiesta sulla marineria ha fatto delle proposte, e tra le varie sue deliberazioni ha pure questa, che prima di rinnovare gli attuali contratti si debba procedere ad un'inchiesta pubblica sul servizio delle Società sovvenzionate, perchè, per quanto essa Commissione d'inchiesta abbia detto, non ha detto ancora tutto quello che giova sia chiarito nell'interesse del commercio, del paese e dei contribuenti.

Del resto, creda l'onorevole De Zerbi, io non sono nemico delle grandi Società; sorgano pure; ma sono nemico delle grandi Società che vogliono sorgere coi danari dello Stato, coi danari che debbono pagare i contribuenti italiani, e tendono a costituire un monopolio per esercitarlo contro coloro che debbono largamente contribuire a tenerle in vita.

Queste Società io le temo, le combatto, e, combattendole, credo di compiere un mio dovere. Del resto l'onorevole De Zerbi ha ammesso il pericolo al quale accennavamo io e l'onorevole Berio, cioè a dire che se la Società generale, facendo le linee del Plata e del Pacifico, volesse schiacciare le Società esistenti, potrebbe riuscirvi, come è riuscita ad assorbirne una: per quelle linee avevamo la concorrenza di tre Società; ora, dopo la scomparsa di quella del Raggio, non sono che due. Sono lieto che l'onorevole De Zerbi abbia ammesso che la Società generale, quando voglia, possa schiacciare, distruggere, assorbire le due Società esercenti. Ed egli con franchezza ha detto che bisogna riparare a quest'inconveniente. Ma non si ripara, secondo lui, nè colla mia proposta, nè con quella dell'onorevole Berio.

Egli ha detto che si può raggiungere lo scopo vietando alla Società generale di fare prezzi e noli più bassi di quelli che fanno le Società attuali;

ed allora, egli disse, scomparirà, per quelle linee, il pericolo del monopolio.

E qui mi permetta l'onorevole De Zerbi che io gli dica che è in contraddizione con sè stesso, perchè la sua proposta non è perfettamente di accordo con quello che egli diceva in principio del suo discorso riguardo alle leggi dei noli.

Egli sa meglio di me che i noli variano da giorno a giorno, da merce a merce, da viaggio a viaggio.

Crede egli che sia possibile attuare la sua proposta? Se egli potesse riescire a dimostrare che la sua proposta è attuabile, io non avrei difficoltà di ritirare immediatamente la mia, e di associarmi alla sua. Ma ritenga l'onorevole De Zerbi, che io, forse perchè non ho il suo ingegno nè la sua acutezza di mente, non veggo come il suo concetto si possa attuare. E me ne appello agli uomini pratici, all'onorevole Raggio ed all'onorevole Ravenna, che si intendono molto di tutto ciò che si attiene alla industria dell'armatore; dicano essi se la proposta dell'onorevole De Zerbi sia o no applicabile.

Dunque io accetterei la sua proposta, lo ripeto, ma non la credo attuabile. E sa perchè io l'accetterei? Per questa ragione: perchè in me non domina altro pensiero, che quello di evitare sempre, dovunque possa sorgere o presentarsi, il monopolio. E sono sempre coerente a me stesso; come ho combattuto nelle convenzioni ferroviarie il monopolio, così lo combatto nella navigazione, come domani lo combatterò dovunque sorga; io del monopolio sono nemico, lo temo, ne conosco le conseguenze, per quanto pochi siano gli studi che abbia potuto fare in fatto di economia politica.

Trovi il modo pratico, l'onorevole De Zerbi, di attuare la sua proposta, e, lo ripeto, io l'accetterò volentieri, perchè maggiore sarà il numero delle Società che faranno le linee fra la Liguria ed il Rio della Plata, e la legge della concorrenza eserciterà più ampiamente i suoi benefici influssi, e gli accordi saranno più difficili, ed i noli non dipenderanno più dal capriccio di uno o due armatori, ma saranno il portato di quella legge economica che egli tanto bene spiegava.

La discussione avvenuta mi prova che la questione che sollevai è di natura grave; mi conferma nel mio concetto, essere necessario di dare al Governo, col disegno che stiamo discutendo, la forza necessaria ad iniziare il riordinamento dei servizi sovvenzionati, i quali, come sono ora costituiti, sono di grave danno al paese. Se il potere esecutivo si troverà armato di fronte alla Società, il riordinamento dei servizi in discorso può diventare un fatto compiuto; altrimenti continuerà ad essere una aspirazione; a meno che il Governo ed

il Parlamento non vogliono passare sotto le forche caudine della Società generale.

Io auguro al Ministero che riesca a fare questo riordinamento, e che, mercè di esso, il problema della navigazione italiana sarà risolto nel senso della libertà, che sola può far sorgere la concorrenza che è la legge generale di tutti i mercati.

Là dove la concorrenza non esiste, si hanno i pochi che lucrano a danno dei molti; non si avrà una vera forza economica, ma una larva di forza.

Adunque la mia od altra proposta consimile è necessaria se vuoi che la legge sia efficace e dia quei frutti o quei risultati che siamo in diritto di aspettarci.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Berio.

Berio. Io dirò pochissime parole di risposta all'onorevole De Zerbi. Anzitutto convengo che, se fosse possibile adottare la proposta da lui fatta, cioè che le Società sussidiate non possano stabilire viaggi di concorrenza colle linee di Società non sussidiate, vietando alle prime di fare prezzi minori di quelli delle Società non sussidiate, sarebbe il miglior temperamento possibile; ma praticamente ciò non è possibile, perchè i prezzi dei viaggiatori e delle merci non si fanno con una tariffa che sia osservata in tutto il mondo ed alla quale tutti si debbano uniformare.

Ogni Compagnia, per ogni vapore, fa un prezzo di nolo differente da quelli che si fanno da altre Compagnie rivali; per attrarre il noleggiato ai propri vapori si variano i prezzi dei noli a seconda dei bisogni, e quindi sarebbe impossibile adottare il temperamento proposto dall'onorevole De Zerbi; ed io vorrei persuadere la Camera ed il nostro egregio collega (il quale, se non è avvocato, mostra che è molto vera la massima che non è la laurea che fa gli avvocati perchè per ingegno, dottrina e prontezza di mente ne insegna a noi avvocati) vorrei che egli si persuadesse che da parte mia non vi è ombra di preconcetto, che possa offendere i meriti che ha verso il paese la Società di navigazione generale.

Non è per niente vero che noi vogliamo dare lo scarto alla Navigazione generale, o che vogliamo rendere debole un forte per dare vitalità ad un debole. Lontano da me questo concetto.

Credo che, se qualcuno di noi lo sostenesse, farebbe cosa ingiusta ed ingrata verso la Società generale di Navigazione non solo, ma farebbe cosa dannosa al paese.

Che la Società generale sia prospera e fiorente è interesse pubblico; quindi io faccio omaggio ai

servigi resi ed a quelli che aspettiamo da essa in corrispettivo di quelli che il paese le ha reso e le rende avendola messa in grado di vivere e di prosperare.

Premesso questo, io dico all'onorevole De Zerbi: questa nobile associazione, che ha davanti a sé un vasto orizzonte, in cui esercitare la propria sfera d'azione, vada pure in tutte le parti del mondo a portarvi la nostra bandiera ed a dare sviluppo ai nostri commerci: ma non vada, col suo potente capitale, con i sussidi dei quali le fu largo lo Stato, e con i premi per giunta, a fare concorrenza a quelle linee di navigazione libera, le quali di giorno in giorno hanno lottato per potersi sostenere, alle quali vogliamo dare un piccolo premio, perchè possano perseverare, ed alle quali contemporaneamente daremo un colpo sulla testa da ammazzarle, mettendo la loro esistenza in balia di una potente associazione la quale può da un momento all'altro soffocarle diminuendo temporariamente e ad un tratto le tariffe.

Ecco, onorevole De Zerbi, il pericolo che io vorrei scongiurare.

Questo pericolo non può temere la Società generale; essa stessa, a mio avviso, deve essere la prima a desiderare di trovarsi fuori del pericolo che ho detto; perchè, notate bene, mentre ora ci preoccupiamo di una legge da farsi, il paese non ne conosce sinora l'importanza, e nemmeno nei paesi marittimi se ne ha sicura conoscenza.

Ma quando questa legge sarà votata ed attuata, chi vorrà istituire una Società di navigazione, si troverà di fronte una potenza, alla quale le altre Compagnie libere esistenti saranno obbligate di offrire il materiale proprio, e le recriminazioni quindi si rivolgeranno al nostro indirizzo, risaliranno fino all'opera nostra, e noi dovremo recitare il *mea culpa* per non aver provveduto in tempo.

Tanto l'onorevole De Zerbi, quanto la Camera, non debbono sospettare in me qualsiasi idea di disapprovazione dell'operato della Società generale.

Io vorrei che questa benemerita Società trattasse la Sardegna meglio di quello che non l'abbia tratta finora. È questa una colpa che ha, se sono vere le voci che corrono; perchè potrebbe anche darsi che non fossero vere. Certo però è che, per la Sardegna v'è un monopolio, del quale il commercio si lagna. Ma, prescindendo da questo, noi dobbiamo incoraggiare e lodare la Società generale di navigazione di quel che ha fatto e di quello che farà; a condizione però che non tenda ad essere Società unica; a condizione che noi non la poniamo in grado di diventarlo. E sic-

come il voto della Camera del 1881 non venne esaudito, cioè il Governo non ha imposto nello Statuto della Società l'obbligo, di non stabilire linee di concorrenza, che la Camera aveva votato; io convengo con l'onorevole De Zerbi che la Società non era impegnata ad attenersi ai voti della Camera. Un ordine del giorno non è una legge, non lo è mai stato; ed anzi pur troppo i tribunali, quante volte si tratta di dare interpretazione alle dichiarazioni di un ministro, anche solennissime, le quali anche per un piccolo punto non sieno d'accordo col testo della legge, pronunciano sempre in senso contrario.

Dunque la Società generale ha diritto di stabilire tutte le linee di concorrenza che vuole; ma dappoichè la Camera si trova ancora una volta chiamata ad accordare dei premi, e siccome essa non ha veduto esaudita la sua deliberazione del 1881, io le propongo di sanzionare con un articolo di legge ciò che voleva nel 1881 coll'ordine del giorno che menzionai, affinchè non si verifichi nel 1885 quello che si è verificato nel 1881.

E poichè l'onorevole De Zerbi m'invita a dare un valore pratico a questa proposta io rispondo subito a ciò che egli desiderava sapere. L'onorevole De Zerbi ed i colleghi non sarebbero alieni dall'ammettere che si stabilisse che non vi saranno più premi per le linee da ammettersi in avvenire in concorrenza alle linee esistenti; ma dice l'onorevole De Zerbi: con la vostra proposta attuale, quale linea di navigazione volete colpire?

La mia intenzione è di colpire le linee, che la Società di navigazione generale, ha ereditate dalla Società Raggio.

La Società generale, secondo la deliberazione della Camera, non doveva rendersi acquisitrice del materiale della Società Raggio per servirsene per la navigazione della Plata, perchè la deliberazione della quale parlo non l'ha autorizzata a ciò. Essa ha avuto ben diritto di farlo, inquantochè nel suo statuto non c'era quella disposizione che la Camera desiderava che vi fosse e per la quale ha votato il mio ordine del giorno. Ma non è una buona ragione l'aver operato secondo lo stretto diritto e non secondo l'intenzione e la mente della Camera, per indurre la Camera stessa ad accordare il premio di navigazione per quei viaggi che la Società generale ha messo in contraddizione ai nostri desideri del 1881. Io quindi dico che il valore della mia aggiunta attualmente è di sottrarre ai premi la navigazione da Genova alla Plata fatta dalla Società generale.

È una ben piccola restrizione che porremo alla Società generale di fronte ai sussidi che essa ha ed

a quelli che è in procinto di ottenere; d'altra parte è una restrizione che tutela le linee esistenti, le quali fanno quanto possono per reggersi; ma se fossero messe a *tu per tu* colla Società di navigazione generale, a quanto si dice nelle piazze marittime, sarebbero poste nella necessità di morire o di cedere il proprio materiale alla Società generale di navigazione, come ha fatto la Società Raggio.

Non aggiungo altro perchè mi pare di essermi spiegato abbastanza; e soprattutto prego la Camera ed i colleghi che s'interessano dello sviluppo della Società generale di navigazione di considerare che non solo non intendo di attaccarla, ma che la considero come un grande interesse nazionale; desidero che viva e prosperi perchè potrà rendere, come ha reso, grandi servizi al paese; ma a condizione che non soffochi e distrugga le Società di navigazione non sovvenzionate.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Crispi.

Crispi. Consenta la Camera ch'io le dica, che la discussione ha deviato dal suo retto cammino. I miei colleghi, i quali hanno parlato, sono tornati sopra cose già dette prima che si passasse alla discussione degli articoli, ed hanno rimesso in questione la materia delle sovvenzioni e dei premi.

Ora mi permettano di dir loro, che non vi sono che due sistemi e che è tempo di scegliere: il sistema della navigazione libera senza aiuti e senza vincoli, e quello della navigazione sussidiata. Certo che quest'ultimo è contrario ad ogni principio di pubblica economia. Nulladimeno, se i Governi l'hanno accettato, l'hanno accettato pel motivo gravissimo, che vi ho indicato l'altro giorno.

Il mare, ve lo ripeto, è un campo di concorrenza universale, e, quando uno Stato si è messo sulla via delle sovvenzioni e dei premi, devono per necessità seguirlo gli altri Stati, se vogliono che la propria marineria mercantile non soggiaccia alla concorrenza delle navi straniere.

Guardate la storia delle nostre Società. L'antichissima Società *Sicard*, che fu costituita in Napoli fra il 1837 e il 1839, ebbe favori e privilegi, ma non tali da poter competere con le navi della Francia e dell'Inghilterra; e dovette cadere.

Nel 1839 si tentò in Sicilia di costituire una Società per azioni, ma non si arrivò che a comprare un solo vapore, il *Palermo*. Cotesta Società perdette i suoi capitali e, se ebbe fine onorata, lo fu perchè il suo battello nel 1848 divenne vapore militare e servì la rivoluzione.

Nacquero con capitali propri la *Rubattino* e

la *Florio*, che sono le più antiche; ma vissero vita meschina.

Nel 1862 il Governo sentì il bisogno di rialzare questo pubblico servizio, di accrescere cotesti strumenti del commercio marittimo, non solo per la navigazione all'estero, ma anche per la interna, la quale è anch'essa contrastata dagli stranieri, specialmente per effetto dei cattivi trattati internazionali.

Sursero allora la *Danovaro* e l'*Adriatico-Orientale*, e con esse e con la *Florio* e con la *Rubattino* si fecero i contratti postali; e lo Stato a tutte queste Società, e all'*Adriatico-Orientale* più che ad ogni altra, diede danaro per la costruzione dei vapori. Venne finalmente con un'audacia, che parve temerità, la *Trinacria*, la cui sede fu stabilita a Palermo.

Anche queste Società non ebbero una vita fortunata. Quale ne fu la ragione? La concorrenza straniera.

Nel 1877 la *Danovaro* liquidò; due o tre anni prima aveva liquidato l'*Adriatico-Orientale*, e il Governo fu ancora fortunato di poter transigere senza gravissimi danni. La *Trinacria* cadde in fallimento, e fu miracolo che la sua flotta non sia andata allo straniero.

Si rifecero i contratti colla *Florio* e colla *Rubattino*. Il benemerito direttore generale delle poste di allora, ambiva la costituzione di una grande Società, non solo nell'interesse dell'interna navigazione, ma soprattutto nell'interesse internazionale. Il Barbavara a tale scopo fece tutti gli sforzi, ma non potè riuscire ad attuare il suo disegno.

Il Florio fu uno dei più avversi a fondere la sua Società con le altre; e per mille ragioni; forse ci entrava anche un po' l'amore del natio loco. Non voleva perdere la sua autonomia, e per lo stesso motivo, anche in Palermo si osteggiava la fusione.

Ciò nondimeno nei contratti di allora si pose quel celebre articolo, il quale era un'ingiuria alla legge; cioè s'impose che le due grandi Società non avrebbero potuto fondersi. Dico un'ingiuria alla legge, perchè quel precetto vincolava la libertà che a tutte le Società è data dal diritto comune.

Nel 1881 la fusione fu fatta. Chi ne ha profitato? Non oserei dirvelo. Posso però assicurarvi che, se la fusione non si fosse fatta, la *Rubattino* sarebbe morta. Forse la Società siciliana si sarebbe comperata la flotta del *Rubattino* a basso prezzo, come si era comperata a basso prezzo la flotta della *Trinacria*, la quale era sorta con capitali propri, e che non potè reggersi a lungo.

Dissi un momento fa che non vi sono che due

sistemi; soggiungo ora che nella vita economica non vi sono norme assolute. Voi potete combattere quanto volete il sistema della protezione; potete essere libero-cambisti con tutta l'anima; ma, quando poi dovete venire alla pratica, riflettendo che bisogna mettervi in lotta con le altre nazioni, siete costretti a modificare i vostri principii economici ed a subire la legge universale.

Osereste voi abolire le dogane? Eppure l'abolizione delle dogane è uno degli ideali nella vita economica dei popoli! Ma le dogane esistono (dicano quel che vogliono i finanziari, i quali mi parlano di dazi fiscali più che di dazi di protezione); le dogane esistono, e proteggono la produzione interna.

Spira in Europa, anzi nel mondo, un'aura di protezionismo, tale, che il discutere come noi facciamo, mi sembra un bizantinismo. La Germania fa leggi di protezione ed istituisce delle Società di navigazione con sovvenzioni; l'Inghilterra, ve lo dissi l'altro giorno, anche essa ha linee sovvenzionate; della Francia non parlo, essa munisce di garanzie e protegge la sua marineria, spendendo più di tutti in sovvenzioni e in premi. A che, dunque discutere, come noi dobbiamo regolarci, quando lo scopo vero di questa legge non è soltanto di aiutare le nostre navi e lo sviluppo di questo grande organo dei trasporti marittimi sulle nostre coste, ma di mettere le navi medesime in condizione da poter resistere alla concorrenza straniera? Questo è il vero scopo della legge.

Voi potete essere contrarii alla legge per omaggio ai principii di libertà economica, ma come legge di guerra (ed è legge di guerra questa), voi manchereste di patriottismo, se non l'accettaste.

Signori, a sommi tratti vi accennai la storia delle nostre Società di navigazione, e vi mostrai come non abbiano potuto reggersi; ora ve ne dirò la ragione.

L'impiego del danaro in imprese marittime è quello al quale i capitalisti sono più contrarii. L'avversione di mettere danaro sul mare è antica quanto i popoli. Ricordatevi quale differenza c'è tra l'interesse marittimo e l'interesse che direi civile; e questo avviene per la diversità dei rischi ai quali si va incontro.

Non rammento, se Catone, o Bruto secondo (credo tutti due), dessero il danaro ad interesse marittimo. Uno di essi il quale prendeva il 48 per cento di usura, consigliava al figlio a fare lo stesso; sul mare si guadagna di più, ma i rischi sono maggiori e più possibili le perdite; nel mare le lotte, le difficoltà, i pericoli sono maggiori che sulla terra. Ora, quando a queste difficoltà aggiungerete la

concorrenza mondiale, vi persuaderete che opera del legislatore dev'essere quella di accrescere la somma delle garanzie, perchè il capitalista sia allettato ad impiegare il suo danaro nelle imprese marittime. Quindi venendo al caso speciale, vi dirò, che ogni modificazione che proponiate tornerà a danno della economia di questa legge; voi distruggerete tutto il sistema, che vi ha presentato la vostra Commissione.

È curioso, o signori, mentre parlate di libertà e temete che alcune Società possano nuocere ad altre, voi vi studiate a porre nuovi vincoli; voi volete disciplinare la libertà secondo il vostro gusto, e secondo le vostre simpatie!

La norma deve essere una sola.

Io non approvo, o signori, non approvo per nulla il sistema che ancora si segue dal Governo nei servizi marittimi.

Le convenzioni del 1877 potevano essere meglio fatte; esse ebbero una pessima origine ed una cattiva base. Si presero come punto di partenza le convenzioni del 1862 senza pensare che dal 1862 al 1877, erano passati 15 anni; che non solo l'Italia non era il Piemonte; ma ch'essa si era costituita e, per le sue condizioni di grande potenza, aveva maggiori interessi e maggiori bisogni.

Quindi non si pensò a migliorare le condizioni materiali delle navi, delle quali il Governo doveva servirsi, e, per economizzare qualche milione o qualche mezzo milione, si lasciarono i servizi postali pessimi, come erano per lo innanzi.

Ve lo dissi l'altro giorno: è una necessità pel nostro paese aver servizi postali marittimi sicuri, rapidi, diretti. Questi servizi postali, o il Governo deve farli con navi proprie, o deve affidarli a Società private.

E siccome non credo che vi sia alcuno qui intenzionato di lasciare al Governo quest'incarico, non fosse altro che per la grave spesa a cui si andrebbe incontro, così è chiaro che bisogna affidarlo a Società private, le quali debbono essere pagate in modo che possano fare un servizio eccellente.

Nè bisogna trascurare un'altra necessità indiscutibile in un grande paese.

Le navi libere vanno soltanto in quei porti dove trovano il loro tornaconto; e invece un grande paese è obbligato ad avere anche delle linee che si esercitano a pura perdita.

Quando il povero Rubattino, con un'audacia che non tutti hanno, e che egli aveva perchè sentiva amore per l'Italia nostra, e ne comprendeva la dignità, stabilì le linee dai porti nostri con le Indie,

capì che le avrebbe esercitate a pura perdita; ma pure le stabilì anche senza sussidio, contentandosi di quei pochi milioni che il Governo gli anticipò per costruire i legni. Ma non poté continuare!

Anche oggi quelle linee non sono abbastanza remuneratrici.

Abbiamo ora i nostri porti nel Mar Rosso. Credete voi di poter fare il servizio commerciale marittimo con Assab, con Massaua e cogli altri punti, che da un giorno all'altro potranno essere occupati, per mezzo della marineria libera? Sarebbe un'illusione; e allora? Allora voi siete obbligati o a lasciare quei punti senza contatto colla madre patria, o a pagare i proprietari delle navi che devono fare quei viaggi.

I porti che oggi non profittano alla navigazione, profitteranno domani: il danaro, che il Governo vi spende, è il seme che esso getta sulla via dei commerci; seme che germoglierà, ma che intanto bisogna cominciare a spargerlo senza speranza d'immediati guadagni.

Voi capite dunque, signori, che tutta questa vostra discussione è fuori luogo. Lo ripeto: voi avete deviato dal retto cammino; voi non avete più pensato alla mèta cui si vuol giungere con la legge che discutiamo. Questa, torno a dirvelo, è una legge di difesa nazionale; è una legge che si fa perchè la marineria italiana possa competere con quelle straniere.

Non v'è lotta tra noi, tra le nostre Società, e non ve ne potrà essere tra le attuali e quelle che sorgeranno quando miglioreranno i commerci e quando gl'interessi commerciali spingeranno i nostri capitalisti a rivolgersi al mare. È una legge questa che noi dobbiamo accettare, perchè il Mediterraneo non diventi mare straniero, ma sia il mare d'Italia. *(Bene!)*

Ecco quello che ho voluto dire alla Camera, col desiderio e colla speranza che i miei colleghi vogliano chiudere questa discussione, la quale mi pare si sia molto inopportunamente estesa. *(Bene! Bravo!)*

Voci. A domani! a domani!

Presidente. Prego la Commissione di voler manifestare il suo avviso sulle diverse proposte.

Boselli, relatore. La Commissione prega la Camera di concederle di esprimere il suo avviso nella tornata di lunedì, tanto più che le questioni molto importanti sollevate da taluni oratori, richiedono da parte della Commissione quello studio attento che esse meritano, e che la Commissione sarà sollecita di consacrarvi.

Presidente. Sta bene.

Boselli, relatore. La Commissione, poi, prega tutti gli onorevoli colleghi che hanno già in pronto qualche emendamento, di avere la cortesia di comunicarlo al più presto alla Presidenza, affinché la Commissione possa esaminarli in tempo.

Presidente. La Commissione ritenga che la discussione fattasi oggi si estende al concetto di tutto il capitolo secondo, e si è svolta intorno ai principî contenuti negli articoli 9, 10, 11 e 12. La Commissione quindi dovrà occuparsi e riferire di tutti gli emendamenti che sono stati proposti agli articoli che ho testè accennati.

Discussione sull'ordine del giorno.

Delvecchio. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Delvecchio. Vorrei pregare l'onorevole ministro delle finanze di volermi dire in qual giorno egli intenda che io possa fare lo svolgimento del disegno di legge relativo alla pensione per le vedove dei Mille.

Magliani, ministro delle finanze. Lunedì in principio di seduta, se la Camera crede.

Delvecchio. Va bene.

Presidente. Non essendovi obiezioni, così rimane stabilito.

Si annunzia una domanda d'interrogazione.

Presidente. È stata presentata la seguente domanda d'interrogazione:

“ I sottoscritti chiedono d'interpellare l'onorevole presidente del Consiglio ed il ministro dei lavori pubblici, circa la conservazione in Verona degli attuali uffici ferroviari, in corrispondenza alle dichiarazioni ripetutamente fatte dal Governo alla legale rappresentanza di quella città.

“ Righi, Miniscalchi, Pullè. ”

Prego gli onorevoli ministri presenti di voler comunicare questa domanda d'interpellanza all'onorevole presidente del Consiglio, e all'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Raccomandazione del deputato Corvetto.

Presidente. L'onorevole Corvetto ha facoltà di parlare.

Corvetto. Nella tornata del 22 maggio dell'anno passato, i ministri della guerra e della marina presentarono, di accordo con quello delle finanze, un disegno di legge per estendere la legge

del 18 dicembre 1881 alle vedove ed agli orfani dei militari, ed assimilati, di terra e di mare, i quali non godettero del beneficio della legge del luglio 1871.

La Camera deferì l'esame di quel disegno di legge alla Commissione generale del bilancio, la quale affidò all'onorevole Botta le funzioni di relatore.

Alcuni mesi addietro, l'onorevole Compans pregò la Commissione del bilancio di accelerare la sua relazione circa questo disegno di legge che è di pochissima importanza finanziaria, ma è di grande importanza per quelle poche vedove e per quei pochi orfani che potranno averne il beneficio.

Disgraziatamente l'onorevole Botta è caduto ammalato, ed io faccio voti che guarisca presto. Ma prego intanto la Commissione del bilancio di voler nominare un altro relatore, affinché non si abbia a ritardare ulteriormente la discussione di questo disegno di legge, che è di vera riparazione.

Presidente. Non dubito che la Commissione generale del bilancio terrà conto di questa sua raccomandazione, e procederà alla nomina di un altro relatore.

La seduta è levata alle ore 6.50.

Ordine del giorno per la tornata di lunedì.

1° Verificazione di poteri.

2° Svolgimento di una proposta di legge del deputato Delvecchio.

3° Seguito della discussione sui provvedimenti relativi alla marineria mercantile. (149) (*Urgenza*)

4° Responsabilità dei padroni ed imprenditori nei casi di infortunio degli operai sul lavoro. (73) (*Urgenza*)

5° Riconoscimento giuridico delle società di mutuo soccorso. (127) (*Urgenza*)

6° Modificazioni alla legislazione sugli scioperi. (114)

7° Ordinamento dei Ministeri e istituzione del Consiglio del Tesoro. (187) (*Urgenza*)

8° Disposizioni intese a promuovere i rimborsamenti. (35) (*Urgenza*)

9° Stato degli impiegati civili. (68) (*Urgenza*)

10° Abolizione delle decime e di altre prestazioni fondiarie. (86) (*Urgenza*)

11° Pensioni degli impiegati civili e militari, e costituzione della Cassa pensioni. (22) (*Urgenza*)

12° Estensione alle provincie Venete, di Mantova e di Roma della legge sulla coltivazione delle risaie. (194) (*Urgenza*)

13° Ampliamento del servizio ippico. (208)
(*Urgenza*)

14° Provvedimenti relativi alla Cassa militare. (23)

15° Impianto graduale del servizio telegrafico. (190)

16° Impianto di un osservatorio magnetico in Roma. (207)

17° Riforma della legge provinciale e comunale. (1)

18° Riordinamento della imposta fondiaria. (54)

19° Disposizioni sul divorzio. (87)

20° Spese straordinarie da iscriversi nel bilancio del Ministero della guerra per gli esercizi dal 1885 al 1892. (182) (*Urgenza*)

21° Provvedimenti per Assab. (242) (*Urgenza*)

22° Modificazione della legge sulla tassa di ricchezza mobile. (292)

23° Disposizioni sulla vendita di beni comunali incolti. (269)

24° Facoltà all'Associazione della Croce Rossa Italiana di contrarre un prestito a premi. (282)

25° Suddivisione della circoscrizione giudiziaria ed amministrativa mandamentale di Pistoia. (118)

26° Accordo fra l'Italia ed il Siam circa l'importazione e la vendita delle bevande nel Siam. (290)

22° Spesa straordinaria per il servizio della Cassa militare. (272)

28°-29°-30° Rendiconti generali consuntivi dell'amministrazione dello Stato e del Fondo per il culto per gli esercizi del 1880-1881-1882. (19-20-130)

31° Trattato di commercio fra l'Italia e la Corea. (291)

32° Estensione della pensione dei *Mille di Marsala* agli sbarcati a Talamone. (216) (*Urgenza*)

33° Disposizioni relative alla costruzione del palazzo del Parlamento. (169)

34° Ordinamento del credito agrario. (268)

35° Modificazioni al repertorio della tariffa doganale. (191)

36° Convenzione colla Società anonima della ferrovia Mantova-Modena per pagamento di opere da essa eseguite nella linea attraverso le fortificazioni di Mantova e Borgoforte. (302-A)

37° Approvazione della convenzione conchiusa tra il Governo e la provincia di Catania pel pareggiamento di quella Università alle altre di primo grado. (299-A)

PROF. AVV. LUIGI RAVANI

Capo dell'ufficio di revisione.

Roma, 1885. — Tip. della Camera dei Deputati
(Stabilimenti del Fibreno).

