

LI bis.

TORNATA DI VENERDÌ 24 FEBBRAIO 1893

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ZANARDELLI.

DISCUSSIONE DEL DISEGNO DI LEGGE SULLE CONVENZIONI MARITTIME

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Ferraris Maggiorino.

Ferraris Maggiorino. Onorevoli Colleghi! Malgrado la simpatica compagnia degli egregi oratori, che mi hanno preceduto e la piacevole prospettiva di una amichevole e cortese discussione con l'onorevole ministro delle poste e dei telegrafi e col relatore, il viaggio che dovrei percorrere nell'esame di queste convenzioni, sarebbe così lungo, che io invoco dalla vostra cortesia il permesso di filare con una velocità maggiore di quella, di cui Governo e Commissione si accontentarono in questo progetto di legge, e di fare i minori scali ed approdi possibili.

Non è in me spirito alcuno di opposizione, che mi induca a combattere il presente disegno di legge. Quando per la prima volta furono presentate le convenzioni dall'onorevole Lacava le ho pubblicamente combattute ed anche il 19 marzo 1891 sotto il Ministero Rudini mi dichiarai contrario al monopolio della navigazione.

Riprodotte ora le antiche Convenzioni sulle stesse linee generali, io mantengo, di fronte ad esse, quella medesima attitudine, che avrei serbato sotto i ministri passati; perchè, pur potendo dissentire in questioni di indirizzo politico, credo, che, davanti ai grandi problemi d'ordine finanziario ed economico, l'animo mio sia semplicemente portato a combattere ciò,

che, a mio modesto avviso, deprime, ritarda od impedisce il risorgimento del benessere economico del paese.

Alcune obiezioni furono anzitutto affacciate dai precedenti oratori nel senso che non possiamo far a meno di accettare queste Convenzioni. Si è detto che la Navigazione generale è padrona in questo momento del campo, e si è usata la frase consueta, che essa ha il coltello pel manico.

Io, non lo credo! Basta a voi esaminare il bilancio della Navigazione generale per convincervi che questa Società andrebbe incontro a difficoltà insormontabili il giorno, in cui le cessasse il sussidio dallo Stato. E, d'altra parte, vi dichiaro francamente che, come italiano e come deputato, se potessi credere che entro lo Stato vi fosse una Istituzione qualunque così potente, da imporsi allo Stato, non avrei altro scopo che quello di combatterla, fino a tanto che lo Stato non avesse ripresa la sua libertà d'azione. (*Benissimo!*)

A dirigere lo Stato non c'è che il Governo ed il Parlamento: non vi sono che i pubblici poteri stabiliti dalla costituzione: al di sopra di essi, nessuno! (*Benissimo!*)

Si è detto: ma noi abbiamo tentato di ricorrere alle aste libere, abbiamo cercato le offerte, le quali dovevano naturalmente condurci a patti migliori?

Orbene, su questo mi permetta la Camera di dire schiettamente le mie impressioni non dissimili da quelle con molta competenza espresse dall'onorevole Tortarolo.

Certo non poteva essere sospettato l'intendimento del Governo che negoziò da principio le convenzioni. Il Governo nutriva delle grandi speranze, forse delle grandi illusioni, come speranze ed illusioni nutrirono, disgraziatamente per il nostro paese, i Governi che nel 1877 ci diedero le convenzioni d'allora e che nel 1881 approvarono la fusione delle due Società. Ma i capitolati del 1890 erano tali da rendere quasi impossibile a nuove Società in Italia di aderire a quelle aste, atteso le onerose condizioni e l'aggruppamento dei servizi. Si costringevano coloro che volevano concorrere per un modesto servizio per la Sardegna, o per la Sicilia, ad addossarsi le linee per il Messico, per Valparaiso o per Callao, e coloro che volevano fare il servizio del Mar Nero, dovevano accollarsi le linee dell'Indo-Cina e dell'Australia! Se quei capitolati fossero stati accettati da una Società per dieci milioni all'anno quanti se ne volevano spendere, si sarebbe avuto un servizio pari quasi a quello delle primarie nazioni di Europa.

Che cosa abbiamo invece fatto? Abbiamo mantenuto in bilancio la cifra, ed abbiamo diminuito i servizi! Ecco perchè quelle aste non hanno valore alcuno. E vi dirò di più: non pochi Paesi — meno un po' la Francia, benchè la stessa Francia procuri di frazionare e dividere i servizi quanto è possibile — cercano di ripartire le linee a Società diverse. In questo modo voi avete la concorrenza vera. L'Inghilterra ha un'infinità di servizi e per ogni servizio, per ogni linea postale invita a speciali offerte ed ha un capitolato ed una convenzione particolare.

In questo modo soltanto si può provocare la vera offerta, e ne avete una prova in quanto vi dice l'onorevole relatore, quando vi racconta quel che è avvenuto per la Sardegna. Per la Sardegna voi avete avuto un'offerta dalla Società delle ferrovie sarde, offerta che ha ricordato l'onorevole relatore a pagina 25 della relazione; offerta i cui particolari sono contenuti in un documento testè pubblicato dalla Camera di commercio di Cagliari.

La Società delle ferrovie Sarde si appagava di una minor sovvenzione, proponeva una maggior velocità di quella portata dai capitolati che stiamo per votare; offriva una

riduzione del 30 per cento sulla tariffa dei viaggiatori, una riduzione del 50 per cento sulla tariffa delle merci; organizzava un servizio cumulativo ed una spedizione unica tra la ferrovia e la navigazione. Ebbene, queste proposte, altamente vantaggiose, come le dichiara anche il relatore della Commissione con molta schiettezza e con molta lealtà, queste proposte invocate dalla Sardegna — alla quale portiamo molte aspirazioni platoniche, ma, disgraziatamente, come è provato in questa circostanza, pochi fatti concreti — queste proposte non hanno potuto venire accettate, perchè, naturalmente, la Società delle ferrovie Sarde non poteva, concorrendo pel piccolo traffico della Sardegna, addossarsi le linee dell'Africa o di altri paesi lontani.

Ed è perciò che ritengo che il solo sistema pratico e serio di capitolati sia quello di aprire le aste e di accettare le offerte linea per linea o per lo meno a piccoli gruppi di linee. Nelle ultime convenzioni, per esempio, del governo inglese, si stipularono quasi contemporaneamente le convenzioni per tre o quattro servizi diversi; per ciascun servizio una Società diversa ed una convenzione a parte.

Ci si dice che queste Convenzioni sono state studiate da tre Ministeri, e nessuno ha potuto fare cosa migliore. È un argomento che certamente ha valore, perchè io non posso mettere in alcun dubbio nè la buona volontà nè lo zelo dei diversi Ministeri; ma effettivamente sono state studiate da uno solo. Le presentò l'onorevole Lacava.

L'onorevole Branca, stretto dalle esigenze del bilancio, dovette procurare di coordinare i servizi con le esigenze finanziarie del tempo. Ma il Ministero di allora non le fece discutere; si accontentò di brevi proroghe. Alle proroghe consentimmo sempre; ma le Convenzioni, come ho dichiarato io, come anche il mio amico Bettolo dichiarò, si sarebbero combattute quando, invece di una proroga più o meno breve, si fosse trattato d'impegnare il paese per 15 anni.

L'onorevole Giolitti, presidente attuale del Consiglio, quando parlava come semplice deputato, di fronte alle Convenzioni Lacava, dichiarava nettamente che il problema non era risoluto. Il 16 marzo 1892, l'onorevole Giolitti, in quella specie di decalogo diretto ai diversi Ministri, diceva precisamente queste parole: « Il ministro dei lavori pubblici

ha pure dei grandi problemi da risolvere, dei quali uno urgentissimo, già indicato ieri da un oratore dell'estrema Sinistra (che era stato l'onorevole Pantano); l'ordinamento cioè dei servizi di navigazione. Coordinando questo ordinamento con gli interessi della libera navigazione, io credo che un'economia, non spregevole, si potrebbe ottenere, con beneficio della finanza e del commercio. » Analoghe dichiarazioni fece dal suo banco l'onorevole Ellena.

Io, naturalmente, non posso a meno che esprimere il rammarico che questa opinione, professata dall'onorevole Giolitti come semplice deputato, professata dall'onorevole Ellena, che fu membro importante per la parte economica, del presente Ministero, non abbia più trovato nessuna applicazione pratica, e che non solo non siasi conseguita la economia desiderata, che non solo non vengano assicurati nuovi o notevoli vantaggi alla finanza ed al commercio, come si riprometteva l'onorevole Giolitti, ma che si renda pure impossibile il coordinamento delle Convenzioni alla legge dei premi del 1885, preparata dai sapienti lavori dell'onorevole Boselli. E questo coordinamento diventa ogni giorno più necessario, perchè la legge dei premi verrà a scadere nel 1895, quando ci troveremo impegnati per altri tredici anni colle presenti Convenzioni.

Questo punto è molto importante: non solo importante sotto l'aspetto legale, come osservò assai bene l'onorevole Bettolo, il quale da abile marinaio ci ha mostrato di saper navigare molto bene nel mare giuridico come nelle difficoltà delle discussioni parlamentari, ma importante eziandio, sotto l'aspetto politico-economico, perchè vi è noto che la Commissione parlamentare testè nominata in Francia per la legge della marina mercantile, propone di accordare il premio di navigazione anche nel Mediterraneo; si propone di accordare, per la navigazione del Mediterraneo, due terzi del premio che si dà per la navigazione dell'Atlantico.

Le Compagnie di navigazione francesi, come risulta da alcuni dei loro rendiconti annuali, che ho qui presenti, si preparano a questa eventualità e contano sopra i nuovi premi. Fra poco tempo ci troveremo in questa condizione di cose: che la marina libera francese avrà premi anche per il Mediterraneo, mentre voi sapete che la marina italiana

non ha premi che per gli Oceani; ed allora la concorrenza fra la marina libera francese e la marina libera italiana diventerà impossibile nel Mediterraneo, perchè l'una sarà aiutata dallo Stato e l'altra no. E quindi, con queste Convenzioni, voi darete l'ultimo e più fatale colpo alla marina libera italiana. Ed io vi dichiaro francamente che, pur ritenendo necessario ancora per un certo numero di anni il sistema delle sovvenzioni in Italia, non spero nel risorgimento di questa grande e nobile industria italiana che dal libero sviluppo dell'attività individuale e nazionale.

Ma anche sotto l'aspetto della finanza, sebbene non abbiamo un calcolo preciso, credo di non esagerare ammettendo una spesa media di dieci milioni all'anno per queste Convenzioni, specialmente se si tien conto dell'aggiunta di altre linee e di altre disposizioni secondarie. Cinque milioni li spendiamo per la legge sui premi e sono 15 milioni all'anno, che spendiamo per la marina mercantile.

Ora, nelle presenti condizioni della finanza, alle quali accennò così egregiamente ieri l'onorevole Giusso, pare al Parlamento che si possa impegnarci ad una spesa di dieci milioni l'anno per la marineria sovvenzionata, senza esserci prima bene assicurati se le condizioni del bilancio, più tardi non ci obbligheranno a ritogliere quasi ogni aiuto alla navigazione libera ed a camminare sempre più su quella via del monopolio sulla quale, come spero aver occasione di brevemente accennare in seguito, non c'è speranza di risorgimento per la marina del nostro paese?

Per conseguenza di fronte alle presenti convenzioni io mi debbo porre, e spero che la Camera vorrà anche porsi queste due domande:

La spesa trova sufficiente compenso nei vantaggi, che per effetto delle nuove convenzioni sentirà il paese?

Le industrie marinare che sono gloria e sorgente di ricchezza per ogni regione italiana saranno favorite da queste convenzioni o volgeranno esse verso una maggiore decadenza?

Poichè evidentemente voi non avete che due soluzioni a seguire: quella dell'onorevole Giusso che pel momento mi par difficile potere accettare, d'introdurre una notevole economia a beneficio della finanza, a beneficio del contribuente italiano; ovvero l'altra via di approvare un sistema di convenzioni, ma

di volere nel tempo stesso che da questa spesa di 10 milioni all'anno il paese tragga tutti i benefici che ha diritto di ripromettersi.

Orbene esaminiamo brevemente quali sieno i vantaggi che le presenti convenzioni assicurano al commercio, alla produzione ed alla marina. E soprattutto in questo confronto noi dobbiamo esaminare l'opera nostra in relazione all'opera delle potenze che ci circondano. Poichè in materia di servizi interni, come ad esempio le ferrovie, voi non avete una concorrenza internazionale e potete accontentarvi anche di un cattivo ordinamento: all'interno andrà a spese del paese e sarà pagato dai contribuenti e dall'economia nazionale.

Ma quando avete un cattivo ordinamento dei servizi marittimi all'estero, siccome il mare è la più alta espressione della libertà dei traffici e della concorrenza, voi trovate i vostri servizi in concorrenza con quelli delle altre nazioni. Le merci e i passeggeri, appena le vostre navi cessano di toccare i porti italiani, sono merci e passeggeri stranieri, che possono avere qualche leggiero sentimento di patriottismo, ma che cercano sempre il mezzo di trasporto più celere e più economico. E per questo, se colle presenti convenzioni voi lanciate nel Mar Nero, all'Egitto, a Tunisi, alle Indie servigi inferiori a quelli degli altri paesi, voi non avete nessuna speranza di potervi rialzare la bandiera italiana. Le frasi molto belle, di cui si è tanto abusato in altre discussioni di marina e di cui fortunatamente si è fatto meno uso nella presente, non si risolvono che in vana rettorica destinata a preparare amare delusioni al paese. (*Bravo!*)

Eccovi adunque una prima domanda: Quale è la quantità di servigi che la Navigazione generale rende al commercio ed al movimento economico del paese? Ve lo ha detto l'onorevole Bettolo. Per ogni 100 tonnellate di merci che si muovono nei nostri porti appena il 7 o l'8 per cento viene trasportato dalla Navigazione generale. Di fronte a questa cifra potete voi dire che sarebbe una grande iattura se domani essa non fosse più in grado di fare questo modesto servizio? E potete voi credere che, trascorso un breve periodo di perturbazione, la marina italiana non sarebbe in grado di trasportare questo 7 o 8 per cento di più che ora si serve della Navigazione Generale?

Si è parlato pure dell'industria delle costruzioni. Ora quale è l'aiuto che la Navigazione

generale dà ai cantieri, alle industrie metallurgiche, e simili? Durante gli undici anni della sua esistenza essa ha percepito oltre cento milioni di lire di sole sovvenzioni, dallo Stato, e dei suoi 105 piroscafi, secondo l'elenco che io ho esaminato nella eccellente relazione ufficiale del commendatore Comandù, uno solo, il *Birmania*, fu costruito a Livorno nell'82.

Galli. E tutte le riparazioni?

Cocco-Ortu, relatore. E l'*Ortigia*?

Ferraris Maggiorino. È anteriore al 1881. Dall'81 al '90 la Navigazione generale ha aumentato la flotta di circa 35 tonnellate nette, e in questo periodo io trovo un solo piroscavo, il *Birmania*, costruito in un cantiere italiano.

Gli altri piroscafi ricordati appartengono ora alla Navigazione generale, ma derivano da antiche Società. Adunque, nell'ultimo decennio, che fu il periodo in cui si svolse l'industria navale in Italia, non ci fu vero lavoro dato dalla Navigazione generale ai nostri cantieri. Essa però affidò loro la costruzione di parecchi motori, e più specialmente delle nuove macchine per l'*Orione*, il *Perseo* e il *Sirio*, motori a triplice espansione, che fanno molto onore alla industria italiana.

Ma, se sommate insieme tutto questo, vedete che non è se non una particella piccola delle nuove costruzioni, che fu affidata alla industria italiana; e non è certo la industria delle costruzioni marittime, che avrà grandemente a soffrire, se, per caso, la Navigazione generale dovrà cessare le sue scarsissime ordinazioni. Ma guardate anche le ordinazioni dell'avvenire, perchè è bene che la Camera esamini il problema nella sua vera realtà. Quale è l'obbligo di nuove costruzioni, che queste Convenzioni impongono alla Navigazione generale? Tre piccoli vapori, della portata netta di 500 tonnellate l'uno; veri burchielli, che complessivamente rappresentano 1500 tonnellate di portata netta, e forse un 3 a 4000 tonnellate di portata lorda.

Cocco-Ortu, relatore. E costano quattro milioni!

Ferraris Maggiorino. Ebbene sapete voi che hanno fatto le Messaggerie francesi, appena rinnovate le loro Convenzioni? Hanno già costruiti tre piroscafi di 6000 tonnellate l'uno (18,000 tonnellate di vapori); ed altri due piroscafi di 6000 tonnellate l'uno sono ora in cantiere.

La *Peninsulare* ha stipulato recentemente una Convenzione per soli 7 anni, pel servizio dell'Indo-Cina; ed ha subito messo in cantiere due poderosissimi vapori, l'*Australia* e l'*Himalaya*, di 6920 tonnellate l'uno.

Il mio amico Galli pare incredulo di queste cifre.

Galli. No, no; tutt'altro!

Ferraris Maggioreino. Sono esattissime; ed egli vedrà che le *Messaggerie* hanno sovvenzioni quasi identiche alle nostre ed anche minori!

Passiamo alla velocità.

L'onorevole Palizzolo, vi ha dimostrato come il problema della marina moderna sia la lotta della velocità. Ed io gli dico francamente che accetto tutto il suo discorso, meno le conclusioni.

Non vi parlo delle velocità che si vanno sviluppando nel servizio transoceanico, nel servizio tra l'Inghilterra e l'America; abbiamo velocità veramente prodigiose che, appena appena, sono raggiunte dai grandi incrociatori della marina da guerra moderni.

Fate un raffronto anche modestissimo delle velocità che voi prescrivete in queste Convenzioni, con le velocità che si sviluppano nel Mediterraneo e nel mare Indiano dalle Compagnie concorrenti, e dite con quale onore, con qual decoro vi sventolerà la bandiera italiana. Io desidero che questa bandiera sia affidata a navi da guerra grandi e potenti, come quelle che hanno attirato l'ammirazione mondiale nella rivista navale di Genova. Desidero che sia affidata a navi mercantili che possano portare con decoro e con onore il nome italiano. Ho fatto a tale proposito un piccolo raffronto.

Un viaggiatore parte da Trieste per Alessandria d'Egitto, ed impiega 5 giorni e 5 ore, col *Lloyd* austriaco; un viaggiatore parte da Venezia per Alessandria, e c'impiega 7 giorni e 17 ore. Parte da Trieste per Bombay, ed arriva in 15 giorni e mezzo: parte da Genova per Bombay il 2 gennaio, ed arriva a Bombay il 24; in 22 giorni.

Questo è un buon servizio!

Voci. Si tratta di altre condizioni.

Ferraris Maggioreino. Verremo anche a questo. Discuteremo anche su ciò; non temete! (*Commenti*).

Presidente. Non interrompano.

Ferraris Maggioreino. Se facciamo una conversazione, non c'intendiamo.

Presidente. Non interrompano. Vi sono gli oratori iscritti in favore. Risponderanno.

Una voce. Se fa piacere a lui! (*Si ride*).

Ferraris Maggioreino. La ringrazio. Soltanto mi facciano un'interruzione alla volta. (*ilarità*).

Il *Lloyd* parte da Trieste per Costantinopoli, e v'impiega 5 giorni e 20 ore. La linea italiana vi impiega 11 giorni. Da Venezia a Costantinopoli 7 giorni e 12 ore. (*Interruzioni e commenti*).

Presidente. Facciano silenzio. Non interrompano.

Ferraris Maggioreino. Mi fa piacere, perchè così prevengono anche le risposte.

Si dice che dobbiamo organizzare dei servizi per fare concorrenza a quelli delle altre nazioni.

Io ho sentito con molto piacere i colleghi dell'Adriatico dire: ma noi non vogliamo la servitù del *Lloyd*. Ma se non volete questa servitù bisogna che vi mettiatene in grado di combatterla!

Elia. Abbiamo 5 approdi nell'Adriatico.

Ferraris Maggioreino. I colleghi del Tirreno dicono: non vogliamo la servitù delle *Messageries* francesi. Ma se volete combattere le *Messageries* francesi, bisognerà che vi mettiatene in grado di competere con esse. Ed allora vedrete che non dipende solo dagli scali ed approdi ma anche dalle velocità prescritte nei capitolati o realmente sviluppate in servizio.

L'onorevole Cocco-Ortu ha fatto un'opera buona. Egli nell'appendice della sua relazione ha presentato uno specchio delle sovvenzioni che i diversi paesi pagano, indicando le somme complessive, la spesa per lega e per servizio, e le relative velocità.

L'onorevole Cocco Ortu avrebbe dovuto completarlo questo specchio (ma non gliene faccio colpa, perchè in breve tempo ha già fatto un lavoro così diligente, che gliene esprimo la mia ammirazione) per fare il paragone tra le velocità prescritte nei capitolati, e le velocità effettive che le grandi Compagnie hanno introdotto nei loro servizi. Per esempio, egli mi cita la linea del *Lloyd* austriaco (parlo di questa perchè è quella che maggiormente interessa l'Adriatico) mi cita la linea del *Lloyd* da Trieste ad Alessandria d'Egitto, e dice che in questa linea si ha la velocità di 11 miglia e mezzo all'ora. Ora io debbo dirgli che l'ultimo protocollo firmato col *Lloyd* austriaco il 12 agosto 1891, lo obbliga all'arti-

colo 1° a percorrere la linea Trieste Alessandria con « una velocità continuata » di 13 miglia all'ora.

Ora, o signori, non parlate di scali. Quando da una parte voi mettete qui un elenco di tutte le velocità delle nostre navi che variano tra le 9, le 10 o le 11 miglia, ed avete dei servizi marittimi esteri che vanno a velocità dalle 12 alle 15 miglia, indubbiamente dovete persuadervi che i piroscafi esteri arriveranno prima.

Dico di più. Voi avete nell'ultima relazione delle *Messageries* francesi (parlo di documenti ufficiali) che le velocità obbligatorie di questa Compagnia sono per lo più di 12 a 13 nodi all'ora e quindi di due o tre nodi superiori alle nostre linee. Orbene, esse dichiarano che si sono studiate di superare le velocità obbligatorie. E difatti mentre la velocità regolamentare, per la linea d'Australia è di miglia 13 « in seguito all'entrata in servizio dei nuovi piroscafi di grande velocità si ottenne la media annuale di miglia 13.98, » ossia di quasi 14 nodi. Per la linea dell'Indo-cina, dove noi andiamo con una velocità di 9 ad 11 nodi all'ora, le *Messageries* corrono con una velocità obbligatoria di 11.50 a 12 sulle linee secondarie e di 13 sulle linee principali: ma in realtà la Compagnia ha già realizzato una velocità media di miglia 13.19. E mentre per la linea del Mar Nero la velocità è di 12 a 13 miglia obbligatorie, essa ne ha ottenute da 12.27 a 13.23; e noi invece navigheremo nelle linee del Mar Nero con 9 a 10 miglia di velocità all'ora.

Ecco la grande differenza!

Noi ci proponiamo di correre una corsa internazionale con mezzi che sappiamo già prima essere assolutamente inferiori a quelli che si adoperano dalle altre nazioni. Del resto non mi indugio più su questo punto, perchè fu già ammesso dal ministro delle poste e telegrafi, al quale non posso far rimprovero di aver sorvolato sugli argomenti che combattono la sua tesi. Ma l'onorevole retatore è stato assai più esplicito.

L'onorevole ministro delle poste e dei telegrafi dice, nella relazione, che precede le Convenzioni, che non conviene introdurre nuove linee e nuove corse fra Tunisi e Tripoli perchè i battelli francesi di maggiore velocità sono preferiti a quelli italiani!

L'onorevole relatore alla sua volta vi afferma che la Commissione avrebbe preferito che per alcune linee internazionali la velo-

cià fosse maggiore, e vi cita il brano di una relazione antecedente dell'onorevole Branca in cui è detto che noi impieghiamo 43 giorni ad arrivare a Singapore, mentre altre linee estere con servizi diretti ne impiegano soltanto 23!

Io, vi domando, o signori, se, dopo questo, noi possiamo ancora pensare di inviare in quei mari delle navi che vi portino con decoro il nome del nostro paese e vi facciano commerci proficui. Vi spediremo navi le quali navigheranno a forza di stille di sudore strappate al contribuente italiano!

E vengo ad un'altra questione, su cui passerò anche rapidamente; cioè quella del tonnello.

Noi abbiamo assistito a due o tre grandi trasformazioni delle marine mercantili: la trasformazione dalla vela al vapore; la trasformazione dal vapore a macchine antiche o *compound* alle macchine a triplice espansione.

Quando si discussero le Convenzioni del 1877, si è riconosciuta da tutti la necessità che la nostra marina fosse dotata delle più recenti macchine che consumassero un chilogrammo e un quarto di carbone per cavallo all'ora. Oggidi le macchine migliori adottate da tutte le marine del mondo, ne consumano 750 grammi, cioè assai meno di quello che consumavano le altre. Questo vi dimostra la necessità di rapide trasformazioni del materiale e soprattutto delle macchine.

Oggi c'è un'altra grande trasformazione che si va compiendo: quella dal piccolo al grande tonnello. Le società di navigazione estere sopprimono addirittura le navi che hanno piccola portata perchè le spese generali e soprattutto la spesa del carbone, che è la maggiore, non sono in proporzione del tonnello delle navi ed i noli sono tanto ribassati che le marine non possono navigare utilmente che con grandi navi. Ebbene, signori, vi ho già detto, che nelle nuove Convenzioni non c'è in prospettiva la costruzione di grandi navi; ed ho ricordato quello che fanno le altre marine, con le quali vogliamo combattere. *Les Messageries* hanno recentemente varati tre piroscafi di 6428 tonnellate ciascuno. Uno solo di questi piroscafi, è quasi il doppio dei tre nuovi piroscafi che la Navigazione italiana deve costruire, messi insieme! La Peninsulare ha parecchi piroscafi di oltre 6000 tonnellate:

due piroscafi di 6920 tonnellate l'uno: l'*Australia* e l'*Himalaya*, lanciati sulle stesse linee che dobbiamo percorrere noi. Il Lloyd germanico segue la stessa via ed i suoi piroscafi entrano nel porto di Genova, quando sul molo accorre la folla che in quelle moli gigantesche vede un chiaro indizio del risorgimento economico della Germania. Ma io mi dico: se quelle turbe che accorrono sul molo di Genova, a vedere le splendide costruzioni del *Lloyd Germanico* di 7,000 tonnellate l'una, sapessero che quella marina costa alla nazione tedesca, la metà di quello che costa alla nazione italiana la sua marina, io mi domando se ci sarebbe un Parlamento italiano che voterebbe ancora queste Convenzioni! (*Commenti e denegazioni*).

È esattissimo! La marina germanica nel bilancio dell'Impero tedesco costa circa 7 milioni all'anno pei servizi postali di qualunque specie, e non vi sono premi; noi spendiamo tra marina libera e sovvenzioni 15 a 16 milioni all'anno. Esattamente il doppio di quello che spende la Germania! E se l'onorevole Galli che cortesemente mi interrompe ci tiene molto alle sovvenzioni, io gli concederei anche i 10 milioni delle sovvenzioni ad una flotta antiquata, purchè almeno la marina libera ci desse le grandi navi delle marine degli altri paesi.

Del resto la trasformazione del materiale marittimo, è stata così bene indicata più volte in questa Camera, non solo dall'onorevole Bettolo, ma anche con parola così eloquente e convinta dall'onorevole Martorelli, che io mi rimetto a quanto essi hanno detto; e nell'onorevole Martorelli saluto con piacere un nuovo e valoroso campione delle battaglie economiche nostre.

E vengo rapidamente alle tariffe, che sono veramente le dolenti note di questa materia.

Non c'è, io credo, nè studioso di questo problema, nè commerciante italiano, che abbia la possibilità di capire, che cosa siano le nostre tariffe di navigazione.

Abbiamo le tariffe marittime del 1877 quasi completamente abbandonate; abbiamo le tariffe massime che sono scritte in questi capitoli che votiamo, ma che non sono applicate; abbiamo quelle approvate con Decreto del 1887, ed è la terza specie di tariffe: abbiamo per ultimo le tariffe reali che si applicano.

Tutte le volte che ci siamo messi in tre

o quattro per capire che cosa era la spesa di trasporto da un porto all'altro, abbiamo trovato, se eravamo in quattro, quattro prezzi diversi. Ma, io dico, questa materia delle tariffe riordinatela in modo che ognuno sappia quello che deve pagare; che il Parlamento sia in grado di giudicare quello che è imposto ai contribuenti, perchè le tariffe, specialmente quelle di una Società che ha il monopolio effettivo per molte linee, diventano una vera tassa e non si deve votare se non si conosce la misura e la proporzionalità del servizio che si ha in corrispettivo della tassa.

E qui mi associo completamente a quello che ha dichiarato l'onorevole Bettolo.

Io credo eccessiva la facoltà che il Governo chiede per sè stesso cosicchè il Parlamento non discuta nè conosca le tariffe con le quali la Navigazione sovvenzionata per 15 anni, dovrà fare il servizio marittimo; io non credo di potermi rimettere completamente ad una Commissione composta di tre funzionari da indicarsi dai ministri e di un rappresentante della Compagnia.

Il Parlamento italiano quando approvò le convenzioni ferroviarie discusse le tariffe. Non crediate che questo, sia un ostacolo, per venire ad una conclusione immediata; non vi propongo di respingere il progetto che discutiamo, perchè non sono state presentate le tariffe: ma io spero che il Governo pel primo riconoscerà la convenienza di un articolo il quale dica che le tariffe saranno fatte per Decreto Reale da convertirsi in legge. Allora se avrete fatta opera buona, come io confido, il Parlamento non mancherà di approvare l'opera vostra.

Ma sento farmi l'obbiezione della fissità delle tariffe. Ebbene, le tariffe del 1877 hanno durato fino al 1887; quelle del 1887 sono in vigore da 5 anni e sono quelle che si propone di prorogare per altri 15 anni. Dunque è evidente che questo timore di una eccessiva fissità delle tariffe può essere un argomento di discussione, ma non è una realtà.

Aggiungerò di più. Il mio amico l'onorevole Bettolo domandava che le tariffe fossero rese pubbliche e che avessero una certa stabilità, perchè il commercio possa sopra di esse fare assegnamento e basarvi i propri conti. Abbiamo udito fare molte obiezioni, pareva quasi che se la mente dell'onorevole mio amico Bettolo fosse capace di dir cose strane, questa fosse la più strana delle cose che si possano dire.

Ebbene, io ho qui tra le mie carte e le posso

presentare alla Camera le tariffe del Lloyd austriaco. Esse sono tutte stampate; guardatele qui, in tanti foglietti per le diverse linee. Datano alcune di esse dal primo gennaio 1892, e sono in vigore anche oggi, perchè mi furono cortesemente trasmesse 5 o 6 giorni fa dalla amministrazione di quella Compagnia.

Ora, se il Lloyd austriaco, che è una Società grande, che ci muove concorrenza, può avere tariffe pubbliche, note a tutti, io non credo che ci sia difficoltà pratica a che si faccia altrettanto per l'Italia.

Anzi il nuovo protocollo, firmato recentemente fra il Lloyd, di cui si interessano i nostri amici dell'Adriatico, ed il Governo austriaco, stabilisce che il Lloyd si impegna di pubblicare le tariffe normali; e non solo il Lloyd è obbligato per contratto a pubblicare le tariffe normali, ma è obbligato a pubblicare eziandio tutte quante le refazie, come le chiamano loro, ossia gli abbuoni, che esso concede ai diversi speditori.

È in questo modo solamente che darete termine a quelle infinite, giuste e legittime lagnanze che si odono nei porti del nostro paese ove assolutamente impera la Navigazione Generale; rialza le tariffe quando è sola, le abbassa quando c'è un briciolo di concorrenza, in modo da eliminarla!

È in questo modo soltanto che voi riuscirete a far sì che quella, che è la più grande libertà dei nostri tempi, la libertà dei commerci, non diventi un monopolio a favore di una Società qualsiasi, sia essa nazionale, o non lo sia.

Non mi intratterrò sulle anomalie delle tariffe, citerò appena alcune impressioni.

Anzitutto, confrontate le tariffe dell'Adriatico, e voi vedrete che la Società di Navigazione Generale, e lo dichiara lealmente il Laganà nella Memoria che egli ha fatto in risposta al nostro collega onorevole Bettolo, tiene bassi i suoi noli per la concorrenza del Lloyd austriaco, della marina libera e delle Società ferroviarie. Guardate, il nolo da Venezia a Brindisi è con poca differenza, uguale al nolo da Trieste a Brindisi; perchè altrimenti se la Navigazione Generale esigesse la tariffa a cui ha diritto, la merce italiana troverebbe maggior convenienza da Venezia andare a Trieste e da Trieste andare a Brindisi.

Ma i noli della Sardegna? I noli della Sardegna sono veramente oppressivi per quel-

l'isola nei periodi in cui la Società non si trova in presenza di altri concorrenti.

Io dico, o signori, e nessuno crederà che io parli per interessi elettorali, io dico che una differenza così grave, una disuguaglianza così grande di trattamento, contro la quale così sentitamente ha protestato l'onorevole Garavetti, non deve essere permessa.

Noi dobbiamo abbandonare quell'isola, perchè non vi è altra Società di navigazione e non ha la concorrenza delle ferrovie, ad un monopolio che la opprime. Ma che non sono forse italiani anche i nostri bravi sardi?

Una voce. Il relatore è sardo.

Ferraris Maggiorino. Per il relatore parlerò dopo.

Cocco-Ortu, relatore. E gli risponderò. Non ha esaminato bene la questione.

Ferraris Maggiorino. Vedrà che l'ho studiata.

Cocco-Ortu, relatore. Glielo dimostrerò poi io, e ci guadagneremo tutti e due.

Ferraris Maggiorino. Mi farà un favore; e se la sua dimostrazione mi convincerà, sarò il primo a dirlo.

Per esempio, e perdonatemi se faccio un caso pratico, il vino per andare da Cagliari a Livorno percorre 97 leghe, e nelle tariffe stampate del 1887 è classificato in 3^a categoria e paga lire 2,25 al quintale; o per meglio dire, la Società di navigazione per trasportare il vino da Cagliari a Livorno ha il diritto di esigere lire 2,25 per quintale. Con le tariffe del Lloyd austriaco il vino è classificato nella classe minima e con 2 lire a quintale va da Trieste a Costantinopoli, e deve percorrere leghe 450 almeno. Così il vino italiano fra due porti italiani, a distanza di 97 leghe, paga più del vino che va da Trieste a Costantinopoli.

Abbiamo un altro caso molto pratico. Nel discorso pronunziato dall'onorevole ministro delle poste e dei telegrafi nel giugno scorso, in occasione della proroga delle convenzioni, egli ha annunziato che la Navigazione Generale Italiana di sua libera iniziativa, d'accordo col Governo, aveva stabilito un servizio speciale per il trasporto dei vini per i porti della Francia.

Ora, signori, quali sono le tariffe che aveva stabilito per questi servizi speciali? Una lira al quintale per Cette: lire 1.25 per Bordeaux e lire 1.50 per l'Havre. E così la Navigazione Generale Italiana, su linee su cui non percepiva nessun sussidio dallo Stato, tra-

sportava il vino italiano ad una tariffa metà di quella che essa ha diritto di percepire sulle linee per le quali noi la sussidiamo a fine di avere bassi noli. Non vi dimostra ciò che questa materia delle tariffe, che è molto difficile, che è molto ardua, è ancora da ristudiare? Ed io, con buona pace del mio onorevole amico Cocco-Ortu, al quale voglio molto bene, ed egli lo sa..

Fili-Astolfone. Si vede!

Ferraris Maggiorino. ... desidero che egli mi comprenda; che siccome le tariffe sono ancora in gran parte da fare, quand'io così ferocemente l'attacco per le tariffe della Sardegna, gli dò una grande forza presso la Commissione futura che stabilirà le tariffe per la sua Sardegna; ed allora tutti e due insieme avremo la fortuna di aver cooperato alla soluzione della questione anche nell'interesse di quell'isola.

Cocco-Ortu, relatore. Ci ho pensato nella relazione, prima di Lei.

Ferraris Maggiorino. Tanto meglio!

Ed ora, o signori, ancora un punto essenziale nel determinare la qualità del servizio: e sono le sovvenzioni. Ma in fin dei conti, è stato detto: le nostre sovvenzioni sono presso a poco eguali alle sovvenzioni che pagano gli altri paesi; quindi abbiamo fatto delle Convenzioni che sono abbastanza buone. Ecco, per me, il confronto non regge. Il confronto poteva reggere nelle Convenzioni del 1877, perchè l'onorevole Zanardelli, presentando le Convenzioni del 1877, si era assicurato che la velocità che allora si richiedeva alla Navigazione Generale fosse presso a poco eguale alla velocità che avevano le linee concorrenti. Ed in allora egli si diceva: abbiamo due linee di eguale velocità, di eguale tonnellaggio, quindi eguaglianza di sovvenzioni. Ma quando vi ho dimostrato che nelle Convenzioni presenti le velocità sono notevolmente inferiori, che il tonnellaggio è notevolmente inferiore, che non c'è possibilità alcuna di confronto tra le navi estere e le navi che la Navigazione Generale dà ai servizi sovvenzionati (perchè, notate bene, le navi buone le dà alle linee libere, e lo dice molto giustamente il relatore), allora è evidente che se anche le sovvenzioni sono pari, noi paghiamo eguale prezzo degli stranieri per un servizio assai peggiore.

Ma anche sulla parità delle sovvenzioni io potrei avere qualche riserva a fare. Vi

piglio due servizi che mi paiono molto affini: il servizio francese di Marsiglia con la Corsica fatto dalla Compagnia Fraissinet e il servizio nostro con la Sardegna. Non mi direte che essi non abbiano una base comune di confronto.

Ebbene, la Compagnia Fraissinet, per il servizio della Corsica, ha 7.58 per lega, se si tien conto delle sole leghe obbligatorie; ha circa sole lire 6.35 per lega, se si tien conto anche delle leghe del percorso facoltativo. La sovvenzione minima nostra, per la Sardegna, meno per due piccole linee locali, è di 14 lire per lega, cioè il doppio di quello che percepisce la Compagnia Fraissinet in Francia per la Corsica.

Ora vedete che vi confronto due servizi molto analoghi. Di più, le Compagnie francesi hanno un contratto molto antico che sta per scadere ed è ben noto che quando i contratti vecchi giungono a scadenza si procura sempre di migliorare notevolmente il servizio anche in rapporto alle sovvenzioni.

Le Isole Eolie, se non sbaglio, con una navigazione molto difficile, come quella che hanno, si contentano di 7.16 per lega (*Interruzione a bassa voce dell'onorevole Florena*). Questo lo so, onorevole Florena, il materiale è piccolo, ma mi rendo anche conto che il traffico per la Sardegna è maggiore.

Vi ho detto qual'è il servizio che fa il Lloyd per il Mar Nero.

Il Lloyd - ci dice il relatore - ha una sovvenzione di 7.87 per lega; recentemente le sovvenzioni furono accresciute in ragione della velocità; ma la Navigazione Generale, con un servizio molto peggiore, ha 16 lire per lega. Le « Messagerie Marittime, » con servizio molto migliore, con una velocità superiore alla nostra di 3 a 4 nodi all'ora, con un materiale molto migliore, perchè ho qui l'elenco del materiale, che fa il servizio del Mar Nero con le Messagerie, e quello del materiale che fa il servizio del Mar Nero con la Navigazione Generale Italiana, hanno una sovvenzione di sole lire 14.80 per lega.

Dunque la differenza in materia di sovvenzione non è notevole, lo devo confessare, ma è molto maggiore quando si tenga conto della differenza assoluta dei servizi.

Ed ora, o signori, esco un momento da queste questioni tecniche. Se gli egregi contraddittori vorranno che più a lungo mi ci in-

trattenga, darò le dimostrazioni che mi richiederanno.

Non ho alcun porto da difendere, rappresento un Collegio che non è sul mare, non vedo il mare altrimenti che nell'immaginazione e col cuore, quindi mi concederanno che in questa questione porti un'opinione completamente disinteressata; disinteressata anche dal punto di vista elettorale, e dal punto di vista degli affetti e del sentimento. Comprendo l'interesse dei veneti per la loro Venezia e dei liguri per la loro Genova: non comprenderei se facessero altrimenti.

Una voce. Siamo tutti disinteressati!

Ferraris Maggiorino. Parlo dal punto di vista elettorale.

L'affetto al luogo natio dev'essere in ciascuno di noi, ed è soltanto sulla base di questo affetto che si fonda quello per la patria comune. (*Bravo!*)

L'onorevole Bettòlo, conchiudendo il suo discorso (*Interruzioni*).

Presidente. Non interrompano. Veramente io lascio interrompere, perchè Ella ha detto che le fa piacere.

Ferraris Maggiorino. Mi fanno piacere anche le sue interruzioni, onorevole presidente!

Presidente. Infatti nei Parlamenti esteri s'interrompe più che nel nostro.

Ferraris Maggiorino. Siamo in famiglia, facciamo tutti un viaggio noioso; vediamo conversando di renderlo il più gradevole che sia possibile. (*Si ride*).

L'onorevole Bettòlo, adunque, diceva: quando io discuto queste Convenzioni le debbo anche in certo modo esaminare col senso della moralità, moralità in senso largo, non in quel senso ristretto che possa riuscire offensivo.

Ora io non entro in un campo spinoso, nel campo in cui è entrato l'onorevole Colajanni: ma è certo, o signori, non nascondiamolo a noi stessi, che la Società di Navigazione Generale non gode fama di austera e severa amministrazione. Ed io ho profonda convinzione che in questo difficile servizio, in cui è vivissima la lotta delle concorrenze internazionali, bisogna che le Società procurino di organizzarsi con la minima spesa, rivedano tutte le spese d'impianto e di amministrazione per attuarvi le maggiori economie, perchè le economie che esse apportano nel superfluo diventano un elemento di forza per affrontare le spese necessarie a vincere le concorrenze. Ma io dico: noi dobbiamo rinno-

vare le Convenzioni per 15 anni e non è lecito a noi, oso anzi dire, non è doveroso per noi il vedere come la Società abbia mantenuto i suoi impegni dal 1877 in poi? E qui vedrà l'onorevole Cocco-Ortu che io non solo l'ho letto ma dubito che egli si penta che io l'abbia letto ed annotato troppo!

Cocco-Ortu, relatore. Non abbia paura.

Ferraris Maggiorino. L'onorevole Cocco-Ortu se non l'ho compreso male...

Cocco-Ortu, relatore. È ciò che capita ai commentatori che fraintendono il concetto di chi ha scritto.

Ferraris Maggiorino. Anche i commentatori, onorevole Cocco-Ortu, hanno qualche volta la loro piccola particella di immortalità coll'attaccarsi ai grandi autori. Queste convenzioni passeranno ai posteri ed io vi passerò unicamente perchè mi sono attaccato al nome suo! (*ilarità*).

L'onorevole Cocco-Ortu, parlando del servizio della Sardegna, dice che la Società di navigazione vi ha adibito dei piroscafi che « diedero motivo a giuste ed insistenti doglianze mosse finora e sempre invano. » Egli afferma che le navi in servizio, specie su quella linea che dovrebbe congiungere la costa settentrionale dell'Africa colla capitale del Regno, linea che è considerata altamente politica, e che si dirama a Tunisi e a Tripoli, dove il nome italiano dovrebbe essere portato meglio che in qualsiasi altra parte del Mediterraneo, egli dice che quelle navi « sono di vecchio tipo e, quel che è peggio, malsicure per vetustà. » E a pagina 39, seconda colonna, aggiunge: « le principali città sarde per oltre la metà dell'anno ricevono la corrispondenza postale con un giorno almeno di ritardo. » Ecco la felicità di queste popolazioni che pagano le imposte perchè per una metà dell'anno la Navigazione Generale perda la coincidenza col treno che fa una volta sola al giorno il servizio dell'isola!

Cocco-Ortu, relatore. Ciò avveniva colle convenzioni passate.

Ferraris Maggiorino. È appunto del servizio passato che io discorro. La velocità dei piroscafi, aggiunge l'onorevole Cocco-Ortu, fu fino ad ora « una vana promessa. »

Ed io mi compiaccio di una interruzione che mi fa sotto voce l'onorevole mio amico Di Sant'Onofrio; il quale dice: questo accade un po' da per tutto. E, se la Camera me lo consente, narrerò un incidente.

Prima che sulla linea Napoli-Palermo fossero introdotte le nuove navi e segnatamente l'*Elettrico* che è la più veloce di tutte, mi trovavo nel porto di Napoli, con un bravo barcaiuolo che non avrebbe mai pensato che parlava con un futuro avversario delle Convenzioni. Si avvicinò un bastimento; parecchie navi si mossero.

Dissi: « Che cos'è? » Mi rispose: « Può essere il postale di Palermo. »

« A che ora arriva? »

« Dovrebbe arrivare alle 10; ma alle volte arriva alle 11, o magari ad un'ora, alle due, alle 3, alle 4. Quando arriva, gli andiamo incontro. » (*Si ride — Interruzioni e commenti*).

Ho premesso (perchè, in queste cose, mi piace d'essere sincero) che questo stato di cose si verificava prima; che, in seguito (notatelo bene), fu una concorrenza della marina libera, che obbligò la Navigazione Generale a porvi piroscafi più celeri...

Una voce. È vero.

Ferraris Maggiorino. È vero, mi dice l'onorevole collega e lo ringrazio!

E continuo chiosando, commentando l'illustre relatore.

A pagina 40 vi dice: « Vi sono ancora in alcune linee delle navi a vapore... che non offrono le garanzie di sicurezza (la più grave accusa che si possa fare!) nè hanno più i requisiti necessari per prestare un buono e regolare servizio. »

Cocco-Ortu, relatore. Non ho detto che li offriranno con le convenzioni future.

Ferraris Maggiorino. Ho chiesto di poter giudicare, dal punto di vista morale, in qual modo la Società generale di navigazione abbia adempiuto ai suoi obblighi verso lo Stato. Ed io credo di poter dire con piena sincerità che quando si sono spesi 10 milioni all'anno tolti ai contribuenti, si ha il diritto di obbligare la Società a mantenere i patti. (*Bravo! Bene!*).

Il relatore, continuando, dichiara che gli effetti del monopolio concesso alla Navigazione generale pesarono più gravi per alcune linee colle tariffe elevate, e coll'essersi eliminate artificiosamente qualunque concorrenza; che le tariffe stesse furono spesso arbitrarie, disuguali e più favorevoli per i porti stranieri che pei nostri; che furono imposti, colle polizze di carico, ai nostri commercianti oneri in contraddizione con le nostre leggi commerciali! Ed è a questa Società che, senza garanzie

molto più forti, molto più sicure di quelle che sono contenute nelle convenzioni che ci si presentano, voi potete dare per altri 15 anni il monopolio dei servizi attraverso a tutti i mari che bagnano la nostra penisola?

Se proprio non mi rincrescesse di abusare della cortesia della Camera, io potrei in due minuti dimostrare come manchi la maggior parte delle garanzie, e come le garanzie che sono state stipulate, non siano assolutamente tali da poterci affidare per l'avvenire.

Accenno brevemente ad alcuni punti. Si prenda la tabella delle velocità, e si vedrà, come ha dimostrato l'onorevole Bettolo, che le pene non sono comminate in modo da indurre la Società generale di Navigazione a mantenere le velocità prestabilite. Eppoi, come si computano le velocità? Nella media semestrale! cosicchè, o signori, voi oggi perdetevi la coincidenza, ma avrete la consolazione di sapere che domani un altro viaggiatore è arrivato un'ora prima, per aspettare il treno! Ma le velocità dei servizi postali si computano viaggio per viaggio!

E quando l'Inghilterra compie il suo viaggio da Brindisi ad Adelaide ed a Shanghai, computando la velocità ad ore, credo che voi potete benissimo computare questa velocità ad ore per un viaggio da Cagliari a Livorno o da Civitavecchia al Golfo degli Aranci.

Voci. C'è anche la velocità dei piroscafi!

Ferraris Maggiorino. È evidente, ci vuole la velocità necessaria.

Voci. Dodici nodi all'ora.

Ferraris Maggiorino. Per me vadano con 6, con 8, o con 10 nodi all'ora, poco importa, quello che m'importa è questo, che ci sia un orario, e che quest'orario sia percorso rigorosamente. (*Interruzioni*).

Una voce. In mare non è possibile.

Altra voce. E i casi di forza maggiore?

Ferraris Maggiorino. I casi di forza maggiore sono accettati in tutti i paesi purchè rigorosamente accertati. E questi casi di forza maggiore possono essere infinitamente maggiori in una navigazione di 30 giorni da Brindisi all'Indo-Cina, che in una di 12 ore nel Mediterraneo.

Veniamo alle prove di velocità.

Prendiamo i capitolati esteri. Che vi dicono essi? Che le prove di velocità si fanno sul miglio misurato, e che le macchine debbono sviluppare due nodi di più della velocità prescritta. Questo il capitolato francese. Questo

prescriveva lo stesso capitolato tipico che per le prime convenzioni era stato preparato in Italia nel 1890. Ma nelle Convenzioni attuali che cosa si domanda? Si domanda soltanto un decimo in più della velocità, con mare calmo o leggermente mosso, e, mi pare con solo un terzo di carico.

Cosicché, o signori, se un bastimento vi deve sviluppare soltanto 10 miglia all'ora, negli altri paesi, e secondo la proposta primitiva del Governo dovrebbe filare 12 miglia: colla proposta nuova, quale noi stiamo per votare, non ne deve filare che 11, con mare calmo e con un terzo di carico. È evidente, o signori, che appena il mare cessa di essere calmo, i piroscafi non hanno più la velocità richiesta, di 9 o 10 miglia, ma scenderanno ad una velocità di 7 o 8 miglia, e ciò unicamente perchè tecnicamente voi avete sottoposto il piroscifo a prove di velocità insufficienti.

È anche tolto l'interesse della Società di aumentare le velocità, perchè si dice nelle Convenzioni che ogni qualvolta le velocità saranno aumentate vi saranno compensi da parte dello Stato. È evidente signori, che se fossi amministratore di quella Società chiederei sempre il compenso prima di accrescere la velocità. (*Si ride*).

Andiamo avanti. Abbiamo udito dire dal relatore che vi sono delle multe. Io avrei piacere di vedere nel bilancio dell'entrata quante sono le multe pagate dalla Società.

Cocco-Ortu, relatore. 150,000 lire l'anno scorso.

Ferraris Maggiorino. Mi fa molto piacere. È un cespite che io prego i futuri ministri delle finanze di coltivare, perchè produrrà più degli altri. (*Si ride*).

C'è un ultimo ordine di considerazioni che io mi permetto di sottoporre brevemente alla Camera. E sono considerazioni molto gravi e molto delicate e per le quali io sento di entrare in una navigazione così perigliosa che vi prego di tener conto del mare difficile e della poca abilità del pilota, se fossi per incappare in qualche secca od in qualche scoglio. (*Segni di attenzione*).

Il relatore si lagna e molto a ragione, che nel Governo sia mancata la fermezza e la volontà di fare osservare le Convenzioni che avevamo prima. Ora questa, o signori, è un'accusa molto grave che si fa all'amministrazione dello Stato. Ed è per ciò che io penso che d'ora innanzi dovremo rafforzare assai più

il nostro Ispettorato, e mi associo alla domanda fatta da altri oratori, e specialmente dall'onorevole Garavetti, che sia assicurata anche l'ingerenza del Ministero della marina...

Finocchiaro-Aprile, ministro delle poste e dei telegrafi. C'è.

Ferraris Maggiorino. ... Molto più diretta!... inquantochè nel Ministero della marina ci possono essere degli elementi tecnici, i quali non è colpa se mancano nel Ministero delle poste e dei telegrafi.

E dichiaro in modo assoluto che faccio ardentissimi voti (e spero che mi si associno tutti da ogni parte della Camera) che quel giorno in cui queste Convenzioni dovessero diventare legge dello Stato, lo Stato le faccia rigorosamente e precisamente osservare; perchè è solo in questo modo che noi possiamo mantenere l'osservanza della legge anche in casi in cui può essere più penoso o meno facile il mantenerla.

Ma, poi io aggiungo: si è molto parlato degli aiuti che la Navigazione Generale può dare in caso di guerra. Io, o signori, non credo a questi aiuti perchè uomini competenti, come gli onorevoli Martorelli e Bettolo, ve l'hanno detto anticipatamente, e perchè avendo dato uno sguardo fugace alla lista delle navi ausiliarie mercantili che si pubblica nel bilancio della marina d'Inghilterra, non so se troveremo nella marina libera italiana una o due navi che possano prendere parte al servizio ausiliario in tempo di guerra. E credo che non ci sarà nessuno che vorrà avventurare una vecchia nave, di 10 o 11 nodi all'ora, contro i celeri esploratori mercantili delle marine estere!

Ogni qual volta noi versiamo in materia di contratti, ci si dice che non si possono modificare dal Parlamento, perchè i contratti si accettano o si respingono. Ci' non è esatto. Il Parlamento ha infatti modificate non poche delle disposizioni delle Convenzioni ferroviarie; il Parlamento ha modificato una quantità notevole di disposizioni sul Credito fondiario che presupponeva un contratto; e quando venne una seconda volta il Credito fondiario davanti alla Camera, il Parlamento introdusse novelle modificazioni in un atto, che era contrattuale fra lo Stato e i fondatori del Credito fondiario.

Quindi non è esatto il dire, che le Convenzioni si accettano o si respingono. Se questo fosse, sarei naturalmente per respin-

gerle; ma non voglio andare tanto oltre. Io non mi rifiuto ad una seconda prova, ad una prova che può essere quella dei cinque anni invocata dai colleghi della Liguria e di altre parti d'Italia, amici del Governo e quindi non sospetti nelle loro proposte. Ma io dico: questa seconda prova utilizzatela per questo scopo; per procurare che la Navigazione Generale italiana, esca dalle sue presenti condizioni.

Perchè, potrei errare in questo, ma per me la Navigazione Generale Italiana non ha che due alternative: o risorgere, o decadere completamente.

E ciò lo traggo da un esame dei suoi bilanci. Ha il Governo, prima di contrattare con la Navigazione Generale, esaminato a fondo il suo bilancio? E se lo ha esaminato a fondo, si è persuaso che questo bilancio presenti le condizioni di solidità necessaria in una grande intrapresa, con la quale lo Stato si impegna per 15 anni?

A me fa molta sorpresa vedere un fatto, della cui spiegazione rimango incerto.

La Navigazione Generale Italiana, pure avendo un materiale molto antico; pur avendo circa 70 piroscafi, come dice il relatore, che appartenevano a Società di Navigazione già disciolte, e che hanno compiuto il periodo del loro ammortamento, porta questo materiale in inventario, ad un prezzo per tonnellata lorda, il quale è superiore al prezzo del materiale assai migliore di altre Compagnie estere.

Posso sbagliarmi, ma il Lloyd austriaco porta in inventario il suo materiale di navigazione a circa 300 lire per tonnellata lorda, pure comprendendovi due grandi vapori recenti, del valore di oltre tre milioni ciascuno: le *Messageries* al 31 dicembre 1891 lo portavano a circa 310; la Navigazione Generale Italiana che possiede un materiale assai più vecchio delle *Messageries*, lo calcola in inventario a 328 circa per tonnellata lorda. E la riprova, o signori, che questo prezzo debba rappresentare una grave e pericolosa esagerazione l'avete in questo. La Navigazione Generale nel penultimo anno diede il 4 per cento di dividendo; nel 1887-88 e 1888-89 diede il 5 e mezzo per cento, dopo i patriottici servizi resi nella spedizione di Massaua. (*Si ride*).

Nell'ultimo bilancio ha dato di nuovo il 4 e mezzo; è un interesse sul quale più o meno la rendita e i buoni titoli di Stato si capitalizzano alla pari; le obbligazioni

fondiarie al 4 e mezzo superano la pari; le azioni delle buone e bene amministrate Società italiane al 4 e un quarto, 4 e mezzo, 4 e tre quarti, si capitalizzano alla pari.

Ora vedete quale è il corso sul mercato delle azioni della Navigazione Generale italiana. Il corso di compensazione al 31 gennaio è di 326 lire; la discussione delle Convenzioni le ha fatte rialzare di qualche lira e sono andate a 340.

Non crediate che io vi dica questo per durne senz'altro che le Convenzioni favoriscano la Navigazione Generale; è naturale che la speculazione profitti di questi fatti per fare i proprii interessi. Ma come spiegate il fatto di un titolo che dovendo avere un versato di 500 lire, dovrebbe avere un corso normale in base ai suoi dividendi, sopra le 500 lire, mentre ha un corso che appena appena si aggira intorno alle 300 lire?

Questo, o signori, si può spiegare in un modo solo: che gli azionisti (e qualche azionista mi ha dato questa spiegazione) hanno la persuasione che gli inventarii della Società non corrispondono alla realtà. Infatti è curioso che mentre la Navigazione vi porta un attivo di 60 milioni circa, se voi andate alla Borsa con 35 milioni la comprate tutta!

Eccovi, quindi un fatto molto grave di cui io non sono in grado di darvene la spiegazione: ma io ho davanti a me il ministro della marina, uomo molto competente, ed il Governo ha nel suo seno l'onorevole Brin, un uomo, che nell'arte navale è una delle più belle glorie, non solo dell'Italia, ma oso dire delle marine internazionali. Se questi due uomini, così competenti, dopo un breve sommario esame del bilancio della navigazione generale mi dicono: noi siamo persuasi che il materiale, che essa ha portato in inventario al 30 giugno 1892, ha il valore di 56 milioni, quale è segnato nel bilancio della società, io, che passo per un feroce oppositore di questo Ministero, mi arresto subito e accetto la dichiarazione loro. Ma, naturalmente, se per disgrazia si fossero sbagliati, li vorrei responsabili, politicamente, finchè rimaniamo qui dentro.

Se essi invece, esaminando questo materiale — che in caso di guerra non sarà un aiuto alla nostra marina, ma sarà un pericolo, perchè, come materiale postale, dovremo difenderlo dalle scorrerie e dalle catture del nemico — ma se essi, esaminando questo ma-

teriale, si persuadono, cosa di cui sono persuasi tutti gli azionisti della navigazione generale, che il materiale non corrisponde al prezzo d'inventario, in allora convincono il loro collega, il ministro di poste e telegrafi, che uno Stato non può, per la dignità sua, contrarre con una società economica, finché questa non abbia posto il suo bilancio in armonia, non solo con la verità, ma col disposto tassativo del Codice di commercio.

E badate bene, signori, che abbiamo un esempio davanti a noi: mi perdonino se mi dilungo, ma l'esempio è necessario, l'esempio del Lloyd austriaco. Pochi anni addietro si discussero le convenzioni col Lloyd nel Parlamento austriaco; appena appena un opuscolo anonimo, attribuito ad un impiegato del Lloyd, giustamente licenziato, rivelò le condizioni poco solide della società. Essa fu attaccata nella Camera, ed il ministro del commercio d'Austria si accese nel difenderla, — perchè anche in Austria quando hanno delle cause poco buone, i ministri si accendono sempre, (*Si ride*) — si accese nel difenderla; ma, o signori, pochi anni dopo il Lloyd austriaco si è sfasciato.

Le convenzioni fatte per una lunga serie d'anni dovettero essere ritoccate, le sovvenzioni dovettero essere modificate, le velocità delle linee dovettero essere cambiate. Ma sapete che cosa fece il Governo austriaco? Il Governo austriaco disse, abbiamo errato: dobbiamo riparare completamente l'errore nostro. Ecco dove io vedo un Governo che opera in modo savio e forte!

Il Governo ha introdotto nel nuovo protocollo recentissimo, stipulato col Lloyd, delle disposizioni veramente buone, disposizioni che bisogna citare a titolo di onore e di esempio.

Il Governo Austro-Ungarico comincia a venire in aiuto al Lloyd con un capitale a prestito; ed è credo una forma molto buona per un paese che non ha un mercato monetario floridissimo, come non lo ha l'Italia...

Una voce. Lo proponga in Italia!

Ferraris Maggiorino. ...è una forma molto buona che risale ai primi concetti del Regno d'Italia e che voi trovate continuamente applicata da noi fra il 1862 ed il 1869 com'è ricordato nelle Convenzioni presentate dall'onorevole Zanardelli. Ed io dico, quando avete buoni esempi che le altre nazioni prendono da concetti italiani, ma almeno ritorniamoci

anche noi a questi nostri antichi e buoni sistemi. E il Governo Austro-Ungarico ha stabilito che la Società del Lloyd debba ricondurre il valore del suo materiale alla consistenza reale. Nell'ultima adunanza del Lloyd Austro-Ungarico del 27 maggio 1892 il Consiglio d'amministrazione dichiarò: Noi non vi possiamo distribuire alcun dividendo perchè abbiamo ritenuto necessario di « portare il valore degli immobili e dell'inventario su base perfettamente reale. » Il Governo Austro-Ungarico ha stabilito che il presidente della Società sia nominato dall'Imperatore, che due membri del Consiglio d'amministrazione siano nominati dal ministro del commercio e scelti fra le persone più competenti dai Circoli economici dell'impero: che la Società anche quando abbia portato il suo materiale al valore reale non possa senza l'autorizzazione del Governo dare un interesse od un dividendo superiore al 4 per cento, affinché qualunque eccedenza di utili si a mandata a più rapida ammortizzazione del materiale ed a nuove costruzioni! E sapete perchè io cito questo esempio? Perchè tutto questo m'impresiona: perchè mentre l'Ungheria facendo causa a parte dall'Austria ha creato la sua Società dell'*Adria* e intende spingerla a Tunisi, sulla coste d'Africa ed all'America del Sud dove ancora abbiamo un certo monopolio della navigazione libera, l'Austria sta completamente riformando il suo Lloyd marittimo, impedendo alla Società di dare dividendi, costringendola anzi a costruire alcune delle più belle navi che solcano e che solcheranno i mari in concorrenza con le nostre linee.

In breve termine, lo sa benissimo l'onorevole Galli, il Lloyd austriaco ha lanciato in mare l'*Imperator* e l'*Imperatrice*, due piroscafi...

Galli. Ma il Lloyd austriaco ha sovvenzioni molto maggiori.

Ferraris Maggiorino. Molto minori.

Galli. Ma fate il piacere.

Ferraris Maggiorino. Molto minori! Il Lloyd austriaco nell'ultimo bilancio non ha ricevuto che poco più di 5 milioni di sovvenzioni dallo Stato. Il Lloyd austriaco ha compreso che oramai, anche nella marina a vapore, si va formando quella grande individuazione e specificazione dei servizi che noi vediamo nel campo economico, e specialmente in materia di trasporti; che come sulle strade ferrate ordinarie non è più possibile fare il servizio delle merci e dei passeggeri, a grande

velocità, cogli stessi treni, così nella navigazione marittima internazionale, non è più possibile fare il servizio delle merci e dei passeggeri coi medesimi piroscafi. (*Interruzione dell'onorevole Bertollo*).

L'adesione dell'onorevole Bertollo mi fa molto piacere.

Ed esso sta dividendo i suoi servizi; e per i servizi postali non manda delle vecchie carcasse a competere con le navi veloci che solcano i mari dell'Indo-Cina, ma invia bastimenti veloci per quei trasporti: e per il servizio delle merci manda bastimenti di grande carico, ma con macchine deboli, le quali occupano meno posto e consumano meno carbone; ed è questa grande individuazione dei servizi che voi dovete fare. Ed è per questo, o signori, che il Lloyd ora si va estendendo verso l'America del Sud, e porta le sue linee di carico per sole merci verso Rio Janeiro e Santos; e se non potrà competere per velocità competerà per mitezza di noli.

Al contrario il Lloyd germanico con servizio celere di appositi piroscafi ci strappa il movimento dei passeggeri.

Perchè nell'ultima relazione del Lloyd della Germania, voi trovate questa confessione per noi dolorosa; che mentre noi italiani abbiamo, per anni ed anni, disputato se era possibile mantenere una linea fra Genova e New-York, il Lloyd germanico, senza sovvenzione, onorevole Galli...

Galli. Perchè c'è l'emigrazione! Non si va in America senza sovvenzioni!

Ferraris Maggiorino. Ma scusi onorevole Galli, parte da Genova!

Galli. Ma se dite che so tutto, almeno credeteci! (*Si ride*).

Ferraris Maggiorino. Il Lloyd Germanico parte da Genova con piroscafi grandi e celeri, e dichiara nel suo ultimo bilancio che « i risultati che se ne sono avuti autorizzano a sperare che questa linea in avvenire avrà uno sviluppo sempre più soddisfacente ». E la nostra direzione generale della marina mercantile, nel pubblicare queste dolenti note, osserva giustamente: almeno i nostri armatori se lo sappiano e ci riflettano!

Queste sono le nostre condizioni, o signori! Noi spendiamo 15 milioni all'anno, ed i più ricchi noli delle linee libere germaniche sono guadagnati da Genova a New-York!

Questi due grandi porti, Venezia e Genova, che mi darebbero occasione a trattenermi troppo a lungo, possono diventare due veri empori dell'Europa meridionale, il giorno in cui abbiate fatto un sapiente coordinamento...

Galli Roberto. Colle sovvenzioni?

Ferraris Maggiorino. Con le sovvenzioni, onorevole Galli!

Galli Roberto. Va benissimo!

Ferraris Maggiorino. ... con le sovvenzioni ben date e bene spese - il giorno in cui abbiate fatto un coordinamento delle tariffe marittime con le tariffe ferroviarie; il giorno in cui non vi sarà più la convenienza di portare nel centro d'Europa le merci ed i cereali del Mar Nero, non passando per Genova, ma per Rotterdam e risalendo il Reno fino a Mannheim.

Quel giorno troverete che la zona di approvvigionamento di Genova vi è carpita in parte da Marsiglia, come quella di Venezia le è tolta da Trieste a causa delle tariffe differenziali delle ferrovie straniere. Comprendete quindi che non ci troviamo più davanti ad un solo problema, come quello di dare o no, dieci milioni alla Navigazione generale Italiana, poichè non è per questo solo che io combatto, ma per un problema economico assai più grande da risolvere, qual è quello di vedere, se veramente gli immensi traffici dell'Europa centrale, che devono muoversi verso l'India, l'Indo-Cina e l'Australia e che dovrebbero necessariamente venire a noi, come quelli che dall'Australia e dall'Indo-Cina si muovono verso l'Europa centrale, debbano in tanta parte preferire Amburgo, Rotterdam ed Anversa, nei mari del Nord oppure Marsiglia e Trieste nel Mediterraneo, anzichè i nostri porti di Genova e di Venezia.

Questo, come italiano, non voglio e non tollero. (*Bravo!*)

Conchiudo, onorevoli colleghi! Mi è stato molto doloroso il pigliare la parola in questo argomento, poichè sarò forse costretto a ripigliarla fra breve in un altro problema.

Avrei preferito che il Ministero, aderendo ai desideri dei suoi amici, si fosse contentato di una proroga di 5 anni. Se egli crede che, durante cinque anni la Società generale di navigazione non possa fare l'esiguo materiale nuovo che è richiesto dai capitolati, io voglio essere equo e se alla scadenza dei cinque anni non potrà utilizzare questo ma-

teriale nuovo, lo Stato lo riscatterà e lo pagherà a giusto prezzo. Questo sono disposto a votare, perchè le nuove Società che succederanno saranno ben felici di servirsi di quel nuovo materiale. Ma io vi dico soprattutto: procurate di ricondurre la Navigazione generale ad un bilancio veramente solido; procurate che essa non continui, se è vero il dubbio che io ho, ad essere in contraddizione con le disposizioni del Codice di commercio; procurate di evitare che in materia di navigazione, senza volerlo, si vada determinando uno stato di cose come quello che ora si è incominciato a conoscere in materia di banche e di circolazione. (*Bene!*)

Perchè vi dichiaro francamente che in allora non si potrebbe venir qui a dire: nessuno di noi è responsabile. Io, per parte mia, ho procurato di dirvi da uomo indipendente quali erano le mie impressioni: se mi convincete che lo stato delle cose è realmente diverso da quel che temo, me ne starò zitto. Ma in caso diverso, come durante sei anni, pur sentendomi a dire che ripetevo le stesse cose, — senza però che le *repetita* abbiano giovato, — come durante sei anni ho combattuto per una circolazione sana e vigorosa, così seguirò a combattere anche per questa causa. Sono giovane ancora abbastanza per poter restare, se gli elettori mi mantengono la loro fiducia, altri trent'anni in questa Camera, e posso ancora combattere per cinque cause buone (*ilarità*), per stabilire su di una base solida e sana i principali elementi della vita economica del paese. (*Bene!*)

Non era mio intendimento di combattere alcuna delle aspirazioni qui manifestate dai deputati delle diverse regioni d'Italia; desidero anzi armonizzarle tra di loro e coll'interesse generale del paese. Io simpatizzo con Genova, la forte, la superba, a cui mi legano indimenticabili ricordi e dove ho compiuto gli studi; ma nel tempo stesso vorrei che i

deputati dell'Adriatico dall'onorevole Tiepolo, all'onorevole Galli, all'onorevole Tecchio che qui portarono così vivo ed alto il sentimento della contrada nativa, sentissero al sussurro delle onde dell'Adriatico la forte espansione di vita nuova dell'Austria e dell'Ungheria, che io guardo con simpatia d'amico ma con nobile gelosia d'italiano. Là aboliscono il corso forzoso, là creano nuove Società di navigazione, là introducono le tariffe a zone, là convertono il debito pubblico. Questo ci prepara la servitù economica, onorevole Galli, e non saranno le presenti povere convenzioni che ce ne potranno liberare! Ella ha detto benissimo: i nostri progenitori hanno creato l'indipendenza politica d'Italia, noi ne dobbiamo creare l'indipendenza economica. Ma i nostri progenitori non crearono questa indipendenza politica semplicemente con desideri, con speranze, con illusioni. Pensi, onorevole Galli, che quando si trattava di far passare la fusione della Florio colla Rubattino, così vivacemente combattuta dall'amico onorevole Gagliardo, che con rammarico più non abbiamo tra noi, dall'onorevole Biancheri, dall'onorevole Randaccio, uno degli argomenti che furono introdotti in quella discussione era che bisognava prepararci per l'apertura del disgraziato canale di Panama! Non è con questi argomenti a base di retorica che noi possiamo affrettare l'indipendenza economica d'Italia. Non possiamo prepararla che guardando e risolvendo da forti e da animosi i problemi il giorno in cui si presentano. E poichè oggi ci troviamo in presenza di convenzioni marittime che, a mio avviso, segnerebbero una triste e dolorosa decadenza nei commerci e nella navigazione, io dico che come deputato e come italiano a questa triste e dolorosa decadenza del mio paese non mi rassegnerò giammai! (*Approvazioni — Applausi — Molti deputati vanno a congratularsi coll'oratore*).