

LXXI.

1ª TORNATA DI VENERDÌ 9 MARZO 1900

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE COLOMBO.

INDICE.

Disegno di legge (<i>Seguito della discussione</i>)	
Servizi postali e commerciali marittimi. <i>Pag.</i>	2397
CHIMIRRI (<i>presidente della Commissione</i>) . . .	2415
DI SAN GIULIANO (<i>ministro</i>)	2410
FERRARIS MAGGIORINO	2400-14
GUICCIARDINI	2397
ROSSI ENRICO	2413
TECCHIO	2416

La seduta comincia alle ore 10.

Ceriana-Mayneri, *segretario*, dà lettura del processo verbale della tornata antimeridiana di mercoledì 7 marzo, che è approvato.

Seguito della discussione del disegno di legge:
Modificazione dei servizi postali e commerciali marittimi.

Presidente. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione sul disegno di legge: Modificazione dei servizi postali e commerciali marittimi.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Guicciardini,

Guicciardini. Intervengo, all'ultima ora, nella discussione per adempiere al dovere di rivolgere alcune raccomandazioni al ministro delle poste e dei telegrafi.

Il disegno di legge ora in discussione è senza dubbio ispirato ad un alto fine, quello di migliorare le vie marittime del paese no-

stro, le quali, alla sua prosperità economica non sono meno necessarie delle vie terrestri; però, disgraziatamente, esso ha un difetto, sul quale mi pare opportuno di richiamare l'attenzione del Governo, quello cioè di una forte sproporzione fra i mezzi ed il fine che con esso si ha in mira di raggiungere.

Ottimo pensiero è stato quello del ministro, di istituire o, meglio, di ristabilire una linea diretta fra Genova, Porto Said e Bombay, senza l'approdo di Alessandria; ma a questa linea si assegnano piroscafi della velocità di sole 11 miglia. Pensiero non meno ottimo è stato quello di stabilire la linea Alessandria-Soria-Cipro-Alessandria, ma anche a questa linea si assegnano piroscafi della velocità di 11 miglia. Pensiero non meno buono dei due precedenti è stato quello di stabilire la linea Malta-Tripoli-Cirenaica-Canea; ma a questa linea si assegnano piroscafi della velocità non più nemmeno di undici, ma soltanto di dieci miglia.

Ora io credo che queste velocità non siano conciliabili con un buon servizio, sia postale, sia commerciale; specialmente quando le considero in relazione a quelle delle linee di navigazione concorrenti, che fanno capo a Marsiglia ed a Trieste. Non si giova al prestigio del nome italiano, specialmente in Oriente, mandando in giro bastimenti vecchi che meritano soltanto il nome di vecchie carcasse.

Quello che è accaduto recentemente in Tripolitania è assolutamente dispiacevole. Quella

linea fu inaugurata nel mese di agosto ultimo decorso, con un piroscavo che, se non era eccellente, era almeno tollerabile; ma, dopo i primi viaggi, fu sostituito con un altro, assolutamente insufficiente; ed è avvenuto quel che non poteva non avvenire: ritardi lunghissimi; abbandono di approdi, per riprendere la linea in tempo debito; lagnanze generali, di cui si è fatta recentemente eco anche la stampa italiana; e, quel che è peggio, il nome nostro in quelle regioni giudicato dalle popolazioni indigene alla stregua di un servizio mal fatto.

Io non ignoro, ricordando quello che disse nella seduta passata l'onorevole ministro delle poste e dei telegrafi, che quel piroscavo sarà tolto, e sostituito da un altro migliore. Però questo mi consola fino ad un certo punto, pensando che ormai il male è fatto, e che il male fatto difficilmente sarà riparato anche da un piroscavo che abbia i requisiti prescritti da questa Convenzione. La linea di Malta, per tutta la costa di Barberia fino a Canea, è lunga; gli approdi, per la mancanza di porti, sono difficilissimi; le operazioni commerciali richiedono un tempo lungo per la mancanza assoluta di qualsivoglia opera portuale. Ora io non credo che un piroscavo, anche quale è prescritto dalla Convenzione, che faccia cioè dieci miglia all'ora, possa compiere l'itinerario senza perpetuare tutti gli inconvenienti che ho lamentato. Perciò la prima raccomandazione che faccio al ministro è questa: riprenda in esame questa parte della Convenzione e, con l'autorità che a lui non può mancare, cerchi di ottenere che su quella linea sieno messi piroscavi più rapidi di quelli prescritti dalla Convenzione.

E poichè mi si offre il destro, devo rivolgere altre due raccomandazioni all'onorevole ministro. I mezzi con i quali uno Stato moderno afferma la sua influenza e tiene alto il suo nome in Oriente, sono tre: le linee di navigazione, gli uffici postali, le scuole.

A Tripoli le nostre scuole soddisfano bene, lo riconosco con piacere, al compito loro, sia per l'ordinamento, sia per i locali dove sono collocate, sia, specialmente e soprattutto, per il personale insegnante, completamente devoto al dover suo. Ma a Bengasi non c'è che una scuola mista, in un locale non solo insufficiente, ma assolutamente indecoroso: nonostante la buona volontà dell'insegnante

quella scuola non può dare risultati soddisfacenti. Eppure anche a Bengasi, come a Tripoli, una buona scuola governativa sarebbe sommanente giovevole.

A Tripoli abbiamo un ufficio postale che, mentre provvede largamente da sè alle sue spese, e lascia un avanzo, soddisfa bene, non solo ai bisogni della Colonia nostra e dei nostri commerci, ma anche a quelli della popolazione indigena. A Bengasi, dove questo bisogno sarebbe più sentito per mancanza di altri uffici postali, non v'è un ufficio postale italiano.

Le due preghiere che debbo fare al ministro delle poste e dei telegrafi egli le ha già comprese. Voglia egli rappresentare al suo collega degli esteri la necessità di ristabilire a Bengasi la scuola italiana malauguratamente soppressa otto o nove anni addietro; e voglia adoperarsi a vincere gli ostacoli, certo facilmente superabili, che finora impedirono la istituzione a Bengasi di un ufficio postale italiano. Con questi provvedimenti, non meno che col miglioramento della linea di navigazione, il ministro provvederà efficacemente a diffondere, tra le popolazioni tripoline, l'affetto per il paese nostro, la simpatia per la bandiera italiana.

Ma del difetto caratteristico di questo disegno di legge, quello cioè della sproporzione dei mezzi al fine, la prova principale è nel trattamento fatto al porto di Venezia ed alle vie marittime che vi fanno capo. Il porto di Venezia, come tutti i grandi porti, ha esso pure assegnata dalla natura la sua sfera d'influenza commerciale; la quale, oltrechè dalla regione Veneta, è formata dal Tirolo e da parte della Germania meridionale.

Ora questa sfera di influenza commerciale, invece di essere usufruita da Venezia, è usufruita in piccola parte da Genova e per la maggior parte da Trieste.

Io convengo pienamente con quanto ha detto l'onorevole ministro in una delle ultime sedute che questo fatto, dispiacevole non solo per Venezia ma per l'Italia tutta, dipende da cause molteplici e complesse. Spero però che l'onorevole ministro converrà meco che fra tutte queste cause ve ne ha una che primeggia e senza della quale tutte le altre perderebbero in gran parte della loro efficacia e sarebbero più facilmente superabili: cioè le cattive condizioni delle vie marittime che fanno capo a Venezia.

È infatti naturale, per esempio, che il commercio, fra la Baviera e l'India preferisca le vie rapide e senza trasbordi di Genova e di Trieste a quella, meno rapida e con il trasbordo a Porto-Said, di Venezia.

Il ministro ha capito che questo era uno dei punti deboli della legge; e per due volte, con discorsi brillantissimi, ha tentato di dimostrare che con le nuove Convenzioni, se non si eliminano si attenuano le cause d'inferiorità delle vie marittime di Venezia. Ma io debbo confessare che le argomentazioni del ministro, se hanno provato una volta di più, cosa della quale non avevamo certamente bisogno, l'acutezza del suo ingegno, non hanno altrettanto provato che la verità stia nella sua tesi anziché nella tesi opposta.

Bastano per provare l'assunto mio pochissime cifre. Nello stato attuale Venezia ha 26 viaggi diretti con Alessandria e 18 viaggi diretti con Porto-Said: in tutto 44 viaggi con l'Egitto: invece, con la nuova Convenzione, avrà 12 viaggi diretti per Alessandria, con prolungamento per Porto-Said, e 12 viaggi diretti per Porto-Said con prolungamento per Alessandria, in tutto 24 viaggi con l'Egitto. Venezia perderà così 14 viaggi diretti per Alessandria, 6 viaggi diretti per Porto-Said, in tutto perderà 20 viaggi per l'Egitto. Nè vale il dire che, mercè il prolungamento della linea di Alessandria per Porto-Said e di quella di Porto-Said per Alessandria, si avranno 24 viaggi per Alessandria e 24 viaggi per Porto-Said, perchè il vantaggio, e su questo credo che anche il ministro concorderà, dei viaggi indiretti non può essere compenso valevole del danno prodotto dalla soppressione dei viaggi diretti.

Guardando le cose spassionatamente, obiettivamente, a me pare evidente che con queste Convenzioni, nonostante tutte le buone intenzioni dimostrate dall'onorevole ministro, le vie marittime di Venezia, non solo non si migliorano, ma si peggiorano. E questo sentimento è così diffuso che l'onorevole ministro ha sentito la necessità di portare avanti a noi un articolo aggiuntivo che suona così:

« Articolo 7. Saranno prolungati sino a Bombay quattro dei viaggi della linea IX Venezia-Egitto tosto che l'importazione o l'esportazione delle merci tra Venezia e i paesi oltre il canale di Suez avrà raggiunto la cifra di 30,000 tonnellate all'anno. »

Questo articolo aggiuntivo è un'altra con-

ferma delle buone intenzioni del ministro, ma è anche una prova della sproporzione fra i fini del disegno di legge ed i mezzi che s'impiegano. Avrei capito che il Governo avesse detto: concedo subito questo prolungamento di linee sino a Bombay a patto che, qualora, dentro un determinato periodo di tempo, non si raggiunga una data somma di traffico, il servizio sarà soppresso. Ma non comprendo che il Governo venga a dirci: lasciamo le vie marittime di Venezia nelle presenti riconosciute condizioni d'inferiorità, e qualora, non ostante queste condizioni di inferiorità, il traffico raggiunga una determinata cifra, si attuerà il servizio diretto. Il promettere un servizio diretto subordinatamente alla condizione di un miglioramento di traffico, che, secondo ogni probabilità, non si avrà, attese le cattive condizioni delle linee attuali, è evidentemente una promessa destinata molto probabilmente a non verificarsi.

Qualche cosa di più e di meglio per Venezia si può fare e, potendolo fare, si deve far subito. Le vie commerciali di Venezia, a senso di tutti e a senso dello stesso ministro, non sono un interesse veneziano, ma sono un grande interesse commerciale e politico italiano. L'Italia, che ha avuto dalla natura la fortuna di avere a piè delle Alpi due grandi porti, non potrà assicurare la sua fortuna economica eccitando il movimento dell'uno e paralizzando, o non favorendo, il movimento dell'altro: l'Italia non potrà compiere la sua missione politica nel mare Adriatico, quando non abbia per punto di appoggio Venezia ricca e prospera.

Sono una delle sentinelle più devote alla consegna della difesa del bilancio e degli interessi della finanza; ma non credo, neppure in questa circostanza, di venir meno ai doveri che impone questa consegna, chiedendo al ministro del tesoro che voglia concedere quei pochi fondi che occorrerebbero per prolungare fin d'ora, almeno quattro volte all'anno, la linea Venezia-Porto Said fino a Bombay.

Questo provvedimento Venezia chiede, non solo nell'interesse suo, ma in nome degli interessi politici ed economici di tutta la nazione. In nome di questi interessi chiedo al Governo che voglia far buon viso alla domanda di Venezia. (*Bravo! Benissimo! — Approvazioni!*).

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

Ferraris Maggiorino. Onorevoli colleghi, se non avessi avuto ragione di parlare per un largo fatto personale, perchè qui è essenzialmente in discussione il risultato delle Convenzioni del 1895 colla Società Peninsulare che io ebbi l'onore di promuovere e di firmare, me ne avrebbe dato ugualmente occasione la parola brillante ed autorevole del ministro delle poste e dei telegrafi il quale, esaminando i servizi marittimi commerciali e postali in tutta la loro ampiezza, ci porge l'opportunità di considerare, per la prima volta, i risultati della Convenzione del 1893, in quanto sono modificate dai patti che il Parlamento sta esaminando.

Sorvolerò brevemente sulla questione dell'indennizzo a cui la Navigazione Generale crede di aver diritto per la Convenzione con la Peninsulare del 1895. Ma, onorevoli colleghi, quando una legge si compone di due articoli e nel primo fa una concessione ad una Società e nel secondo obbliga il Governo a stabilire, contemporaneamente, un diverso servizio, io domando se si violino i patti di quella Convenzione quando il Governo stabilisce il servizio che è indetto per legge. Aggiungerò che dal 1895 in qua la Navigazione Generale non ha mai creduto di adire i tribunali per questa questione, e tutti sanno che la Navigazione Generale non ha alcuna difficoltà ad andare avanti ai tribunali, quando si tratti di difendere anche il più piccolo dei suoi interessi.

Quindi, per parte mia, respingo qualsiasi appiglio ad un indennizzo alla Navigazione Generale, e mi duole perfino che, portando la questione davanti al Parlamento, possa, in qualche modo, essere, almeno moralmente, compromessa.

Ma poi, siamo noi ugualmente solleciti dei diritti che il Governo ha verso la Navigazione Generale? L'onorevole Colajanni ha chiesto l'altro giorno l'istituzione della Cassa pensioni per il personale della Navigazione Generale. Questa Cassa pensioni fu promessa dalla Navigazione Generale con lettera firmata da due rappresentanti che avevano dalla Società i pieni poteri di trattare. Questa lettera fu letta alla Camera prima che essa approvasse le Convenzioni, e ne fu preso atto per il voto di patti contrattuali. Oggidì abbiamo quasi udito istituire una differenza

fra gli impegni che sono presi per lettera firmata dai rappresentanti autorizzati dalla Società e gli impegni che sono iscritti nel capitolato e ci si viene a dire che siccome la istituzione della Cassa pensioni per il personale costerebbe un milione, così è molto probabile che non s'istituisca. Ma, onorevoli colleghi, se la Navigazione Generale è così sollecita a domandare indennizzi anche quando, a nostro avviso, legalmente non le spettano, perchè il Governo non deve essere ugualmente sollecito di volere l'attuazione e l'esecuzione precisa dei patti a cui la Navigazione Generale si è impegnata?

Vi è un altro particolare; ed è quello che concerne la liquidazione dei conti per il materiale non adatto ai nuovi servizi che, durante tre anni, fu adibito alle varie linee sovvenzionate. Siccome le Convenzioni del 1893 entrarono in vigore, quando per parecchie linee la Navigazione non aveva il materiale adatto, le Convenzioni stesse stabilivano che si sarebbe fatta una riduzione delle sovvenzioni, fino a quando il nuovo materiale non fosse entrato in servizio.

La Giunta generale del bilancio, nel 1894-1895, colla relazione dell'onorevole Papa domandò al ministro delle poste e dei telegrafi di quel tempo l'impegno che le liquidazioni, con i criteri relativi, fossero allegate ai conti consuntivi. Io ho percorso i conti consuntivi successivamente presentati dai diversi ministri del tesoro, le relazioni della Giunta del bilancio, e le ultime eccellenti del nostro egregio collega onorevole Danieli, e non ho trovato ancora traccia di queste liquidazioni, che debbono essere intervenute fra lo Stato e la Società Generale di Navigazione: e perciò ne rivolgo cortese preghiera agli onorevoli ministri del tesoro e delle poste e dei telegrafi.

Per ultimo l'onorevole Franchetti osservava, a ragione, che il Parlamento è completamente disarmato per conoscere l'andamento di questi servizi. Ma questo disarmo non è nelle Convenzioni; cosa eccezionale, ma vera. Perchè l'articolo 91 stabilisce che i concessionari dovranno presentare annualmente le statistiche del movimento dei viaggiatori e delle merci, con l'indicazione dei prodotti, nonchè una relazione tecnica ed economica dell'esercizio annuale dell'impresa. Nei primi anni in cui andarono in vigore le Convenzioni, era impossibile avere queste

relazioni, perchè i servizi si stavano svolgendo: ma oggidì, dopo sette anni, il Parlamento ha diritto di avere queste relazioni annuali di cui, per quanto io sappia, non vi è traccia finora negli atti presentati al Parlamento.

Così l'onorevole ministro potrà facilmente adempiere all'impegno che egli cortesemente ha, nella seduta scorsa, preso verso l'onorevole Franchetti.

Vengo brevemente al servizio della Peninsulare. Questo servizio con Venezia si divide in due periodi: un primo periodo che fu interrotto e del quale non ho alcuna responsabilità, in quanto che fu stipulato molti anni prima che fossi al Governo; il secondo periodo che è interamente mio, e di cui sono fiero di assumere intiera la responsabilità. Del primo periodo la Commissione d'inchiesta del 1890 dice semplicemente questo: « la Peninsulare fa un servizio esattissimo e superiore ad ogni encomio: essa accorda le maggiori agevolezze al nostro commercio. » Questo è giudizio ufficiale, autorevole, che chiude la storia del primo periodo.

Vengo al secondo. Il servizio della Peninsulare era stato invocato dalle rappresentanze amministrative, politiche ed economiche della città di Venezia, senza distinzione di partiti. Il servizio della Peninsulare presentava per lo Stato questo vantaggio: che, mentre dava esatta attuazione all'articolo 13 della Convenzione del 1893, risparmiava una somma superiore a 500 mila franchi all'anno. Quindi è evidente che, in questa condizione di cose, il Governo, che aveva la possibilità di accordare la più completa soddisfazione ai desideri di quelle popolazioni e di risparmiare oltre mezzo milione all'anno, non aveva alcuna ragione di rifiutarsi a fare questo servizio.

Ma qui mi duole di notare una completa discordanza tra le testimonianze, che sono state presentate alla Camera relativamente all'andamento di questo servizio stesso. Nei primi tempi la Peninsulare ebbe un pò d'incertezza per causa di quell'agente, di cui hanno parlato gli onorevoli colleghi Tecchio e Tiepolo: ma, dopo, il servizio fu sistemato in modo perfetto. Ebbene, me ne dolgo col mio egregio e simpatico amico relatore, il quale ebbe a pubblicare nella sua relazione che il commercio fu il primo a protestare ed a lagnarsi di questo servizio. L'onorevole

ministro è molto più riservato: egli dice che il commercio veneto manifestava i suoi lagni contro il servizio, i quali però da qualche tempo « paiono cessati. » Ed il sindaco di Venezia, in pieno Comizio pubblico, presenti i rappresentanti commerciali della città, dichiarava il 14 febbraio ultimo scorso: « Negli ultimi due anni specialmente la Peninsulare aveva assestato in modo lodevolissimo il suo servizio, tanto che si era incominciato a notare un promettente risveglio nel movimento del traffico. » Aggiunge ancora il sindaco di Venezia che la Peninsulare praticava da Venezia alle Indie dei noli di molto inferiori a quelli fatti dal *Lloyd* fra Trieste e le Indie, a quelli praticati a Genova dalla Navigazione Generale Italiana, cosicchè una parte del commercio svizzero, che avrebbe avuto interesse di affluire dalla Svizzera a Genova, grazie al miglior servizio e ai noli migliori della Peninsulare, faceva un percorso più lungo e andava a Venezia.

Questo fatto è anche accertato nella relazione pubblicata dalle ferrovie meridionali, alle quali debbo una parola di pubblico elogio per avere con tutti i mezzi cercato di sviluppare il servizio del Mare Adriatico, in occasione dei viaggi della Peninsulare, tanto che stabilirono agenzie speciali in Svizzera e fecero pratiche a Londra e mandarono agenti speciali nelle Indie. Ora tutti questi fatti non debbono essere negati, anche perchè siamo in presenza di Convenzioni, le quali sostituiscono una Società ad un'altra. La verità anzitutto, ma, specialmente, quando si tratta di giudicare contratti, che hanno pur costato due milioni e mezzo al bilancio dello Stato. Esamini, mi faccia il favore, onorevole ministro, il materiale col quale la Navigazione Generale adempie il suo servizio, e il materiale col quale l'adempiva la Peninsulare. La Navigazione Generale tra Venezia e l'Egitto ha posto due vecchi piroscafi, il *Nilo* e il *Bosforo*, che hanno una portata lorda di 2800 tonnellate e una forza di cavalli-vapore 2100; la Peninsulare ha posto un piroscalo della portata di 4000 tonnellate e della forza di cavalli-vapore 4500, il *Thames*, che fa ancora il servizio; cosicchè un solo piroscalo della Peninsulare aveva una forza in cavalli-vapore superiore a quelle riunite dei due piroscafi della Navigazione Generale! È chiaro che con materiale inferiore non si può fare un servizio superiore. Aggiungo

che da Venezia ad Alessandria la Navigazione Generale impiega 5 giorni e 6 ore, mentre la Peninsulare impiega 4 giorni. Da Venezia a Porto-Said la Navigazione Generale impiega 8 giorni e 10 ore, mentre la Peninsulare ne impiega 5. Dunque tre giorni di differenza sulla percorrenza Venezia Porto-Said.

Tripepi, relatore, e Di Sant'Onofrio. Quelli della Navigazione Generale toccano Bari ed Ancona!

Ferraris-Maggiorino. Ma la potenza del piroscafo è pure diversa. Adesso veda l'onorevole ministro in quale condizione egli lasci Venezia rispetto al servizio del *Lloyd*. Venezia da ora innanzi avrà due corse mensili, sempre praticate dai due vecchi piroscafi *Nilo* e *Bosforo*, i quali hanno, come ho dimostrato, un rapporto insufficiente fra i cavalli-vapore e la loro portata, mentre il *Lloyd* ha adibito sulla linea Trieste-Venezia quattro piroscafi recenti, da esso costruiti: *Cleopatra*, *Semiramis*, *Habsburg* e *Bohemia*. I piroscafi che partono da Venezia, partono con una forza di 2000 cavalli-vapore, mentre i piroscafi, che partono da Trieste, partono con una forza di 5000 a 5300 cavalli-vapore. I piroscafi che partono da Venezia hanno un numero di cavalli-vapore che equivale a circa due terzi del tonnello, mentre i piroscafi, che partono da Trieste, contro un tonnello di 4000 tonnellate, hanno da 5000 a 5300 cavalli-vapore.

Mentre pei piroscafi della Navigazione Generale i cavalli-vapore sono il 70 per cento del tonnello, nei piroscafi del *Lloyd* i cavalli-vapore sono il 120 per cento; cosicchè voi avete questo fatto: che da Trieste ad Alessandria il *Lloyd* va in 3 giorni e 19 ore; da Venezia ad Alessandria con gli approdi che voi conoscete, la Navigazione Generale va in 126 ore: trentasei ore di più.

Il mio amico Tripepi deduca pure le ore necessarie alle fermate dei due porti di Ancona e Bari, perchè anche il *Lloyd* tocca Brindisi, e avrà sempre molte ore di più pel medesimo percorso. Aggiungiamo un'altra considerazione, che il *Lloyd* parte tutte le settimane; e la linea di Venezia non partirà che due volte al mese,

Un altro punto merita molta importanza. Col servizio della Peninsulare noi non davamo a Venezia la sola coincidenza per Bombay, ma per tutto l'estremo Oriente, l'In-

dia, la China, il Giappone, l'Australia, la Nuova Zelanda.

Il mio amico Tripepi aveva l'apparenza di negarlo l'altro giorno. Ho qui gli orari della Peninsulare; eccoli: e essa dichiara che per contratto col Governo italiano la Compagnia fa un « servizio regolare » fra Venezia e Brindisi, l'Egitto in coincidenza a Porto-Said coi piroscafi che vanno e vengono dalle Indie, dalla China, dall'Australia, ecc. E a pagina 16 presenta le tariffe cumulative da Venezia e da Londra, passando per Venezia, con i porti principali dell'Estremo Oriente.

Quindi è evidente che le condizioni del servizio restano immensamente diminuite. Perchè d'ora innanzi, voi non potete dare che una coincidenza, quella da Venezia con Bombay.

E qui mi si consenta di dire nettamente che oggidi i servizi commerciali hanno subito una grande trasformazione: quindici o venti anni or sono, Bombay era l'estremo limite cui miravano i servizi postali e commerciali di quasi l'Europa intera; oggidi Bombay è lasciata in disparte. Le grandi linee di navigazione oltrepassano invece gli stretti e vanno verso le Indie, la China e il Giappone, tanto vero che le principali Compagnie inglesi non vanno soltanto a Bombay, ma giunte ad Aden fanno di spesso il trasbordo per Bombay ed i loro grandi piroscafi continuano per la China e per il Giappone. Ecco quindi come ci troviamo in presenza di un fatto nuovo di cui bisogna tener conto, almeno nei futuri rimaneggiamenti di queste Convenzioni.

Un altro errore (me lo permetta l'onorevole relatore, ma poichè sono stato attaccato è troppo giusto che mi difenda), un altro errore è quello ripetuto dall'onorevole ministro nella relazione non soltanto, ma anche davanti alla Camera, e sulla fede dell'onorevole ministro confermato dal relatore: che cioè la Peninsulare non potesse servir bene gli interessi di Venezia perchè doveva servire quelli dell'Inghilterra (veda, onorevole ministro) la Peninsulare ha radicalmente trasformati tutti i suoi servizi: la Peninsulare non ha Londra per testa di linea commerciale, ma Marsiglia, perchè il grande movimento che si compie verso l'Oriente delle merci e dei viaggiatori dal centro-Europa, esso non può partire dall'Inghilterra. Quando noi abbiamo attirato a Venezia la Peninsulare, l'abbiamo

fatto con un grande concetto politico ed economico.

La Peninsulare sentiva la necessità di modificare i suoi servizi perchè le linee postali germaniche erano venute a partire dal Mediterraneo, ed essa era incerta se scegliere Genova, Venezia o Marsiglia. Noi abbiamo cercato di fare di Venezia la testa di linea della Peninsulare, e a quanto mi fu riferito la Peninsulare con lieve maggioranza nel suo Consiglio d'amministrazione aveva scelto Venezia.

Disgraziatamente (narro particolari, ma sono fatti veri) uno dei consiglieri che aveva votato a favore di Venezia e che venne in Italia a firmare la Convenzione, morì: e dopo d'allora la maggioranza del Consiglio della Peninsulare si spostò a favore di Marsiglia lasciando in disparte Venezia. Ma se Ella, onorevole ministro, prende gli orari di questo mese della Peninsulare, troverà che i grandi piroscafi della Peninsulare da Londra a Marsiglia prendono passeggeri e le merci a Marsiglia che è diventato il suo punto d'appoggio nel Mediterraneo. Perchè il grande movimento di merci e di passeggeri dell'Europa centrale non può partire dall'Inghilterra, parte necessariamente dal Mediterraneo; cosicchè il porto di Venezia poteva competere per una forte parte del traffico.

Con Genova e Venezia abbiamo due porti per natura mirabili che possono diventare i centri di due grandi zone di traffico, come vi ha detto testè l'onorevole Guicciardini. Voi avete visto che le linee tedesche partono da Genova; voi avete visto il grande movimento che si va determinando a Trieste ed anche a Venezia. Pochi giorni fa io parlavo da questi banchi in favore di Genova: senza essere veneziano, oggi parlo in favore di Venezia e parlo con lo stesso sentimento d'italianità, benchè per molti anni, da ragazzo, Venezia mi fosse specialmente simpatica perchè vi andavano i nostri sposi a passare la loro luna di miele... (*ilarità*).

Di Sant'Onofrio È sperabile che ci vada anche Lei. (*ilarità*).

Ferraris Maggiorino. Grazie dell'augurio! (*ilarità*). Ma mi permetta la Camera di sorvolare sulle condizioni che verrebbero fatte a Venezia, perchè anche or ora le ha esattamente descritte l'onorevole Guicciardini, confermando quanto ebbero a dire gli onorevoli Tiepolo, Romanin-Jacur e Tecchio.

Il ministro, con una abilità di linguaggio che certamente noi gli invidiamo, come ha detto molto bene l'onorevole Guicciardini, ci disse: coi contratti vigenti, Venezia ha 46 approdi in Egitto; coi contratti nuovi, ne ha 48: 48 sono più di 46; e quindi Venezia è beneficata.

Ora ascolti la Camera come tutto questo ragionamento (mi duole il dirlo; ma l'ha già detto prima di me l'onorevole Guicciardini) sia assolutamente infondato. Il Governo ragiona in questo modo. Da Napoli a Palermo, una corsa al giorno fanno 30 corse al mese. Sopprime 14 corse al mese da Napoli a Palermo, ma il piroscafo che approda a Palermo lo fa andare fino a Marsala. E allora dice: 16 approdi a Palermo, 16 approdi a Marsala; totale: 32 approdi che sono più di 30! Ma è evidente, onorevole ministro, che Ella, mandando da Porto-Said il piroscafo che arriva ad Alessandria, non aumenta una corsa da Venezia per l'Egitto. Quindi la verità piena ed intera rimane questa: che Venezia che oggidi ha 44 corse all'anno con l'Egitto, non ne avrà più che 24, e che 20 corse all'anno sono tolte a Venezia!

Rimane l'articolo aggiuntivo; e di questo anche parlerò brevemente. L'onorevole Guicciardini vi ha già dimostrato quale sia la fallacia di queste promesse che fate a Venezia. L'onorevole ministro dice: noi daremo a Venezia 4 corse dirette allorquando il traffico di Venezia da 20 mila tonnellate sia salito a 30 mila. Ma, in pari tempo, togliete ora 20 corse all'anno di andata e 20 di ritorno, a Venezia.

Come volete che salga il traffico da una parte, quando dall'altra diminuite le corse? Quando specialmente questo porto si trova ad essere in concorrenza con porti limitrofi come quello di Trieste, ed il *Lloyd* nell'andata manda a caricare la merce a Venezia, per portarla a Trieste e di là in Egitto? Ma vi ha di più. L'onorevole ministro ci ha dato il calcolo della portata dei due piroscafi che attualmente fanno il servizio tra Venezia e l'Egitto ed ha dimostrato che, contro un movimento di merci di 20 mila tonnellate, vi sono 72 mila tonnellate di portata. Ma anche questo calcolo, mi duole dirlo, non è esatto. Prima di tutto bisogna scindere questa portata in due parti: andata e ritorno.

Restano 36 mila tonnellate per ciascuna direzione. Ora il traffico non è uniforme,

come egli stesso ci ha mostrato, nelle due direzioni; è 5 mila tonnellate in un senso e 15 mila nell'altro. Cosicchè voi avete già un rapporto di 15 mila a 36 mila tonnellate. Ebbene, guardate il movimento generale della navigazione nel Regno: ma quale è quel bastimento che abbia sempre il carico completo?

Nel movimento della navigazione del Regno, voi avete che partono 29 milioni di tonnellate di bastimenti, e non partono più di 5 mila tonnellate di merci. Quindi vedete che, in queste proporzioni, il rapporto tra merci a carico è già raggiunto per la linea da Venezia all'Egitto, anzi è già superato. Ma vi è di più. Quando il ministro ha calcolato in 1,500 tonnellate la portata di merci del *Nilo* e del *Bosforo*, si è dimenticato che *Nilo* e *Bosforo* fanno anche servizio di passeggeri, e che bisognava togliere dal calcolo del tonnello netto tutto lo spazio riservato ai passeggeri, tutto lo spazio riservato ai carbonili, per la quantità di carbone necessaria a percorrere il tratto al di là del primo porto. Il tonnello effettivo per le merci di questi piroscafi si riduce di molto, e sono quindi giustificate le lagnanze del commercio veneto, allorchando dichiarano che il tonnello attuale delle due navi della Navigazione Generale non è sufficiente a quel movimento. E come ho dimostrato con le cifre della statistica, il movimento delle merci fra questi due porti supera già la media del rapporto tra le merci che si caricano ed il tonnello a disposizione.

Eliminata così la questione particolare di Venezia, io farò brevissime dichiarazioni per gli altri articoli che hanno tratto ai nuovi servizi.

Riconosco che le Convenzioni del 1893 hanno migliorato di molto, e giustamente migliorato, il servizio Napoli-Palermo, come era prescritto dalle Convenzioni stesse in relazione della maggiore sovvenzione.

Ora di questo disegno di legge accetto con vero piacere la parte che aggiunge la settima corsa diretta tra Napoli e Palermo, perchè è un atto di buona amministrazione quello di regolare meglio i rapporti fra le due città. Mi riservo naturalmente di esaminare, quando si dovessero stabilire nuove Convenzioni, di esaminare la entità delle sovvenzioni che ora si corrispondono e sulle quali il ministro attuale non ha nessuna in-

fluenza, perchè sono stabilite per contratto. Ma noi sappiamo che una Compagnia libera di navigazione, per parecchi anni ha potuto fare un servizio celere senza alcuna sovvenzione fra Napoli e Palermo con piena soddisfazione di quelle popolazioni, e, ripeto, senza sovvenzione alcuna. E dai conti di quella Compagnia, che mi furono fatti conoscere, risultava che la perdita non era notevole e che forse sarebbe stata compensata dal servizio stesso, se avesse potuto fruire dei trasporti dello Stato, che naturalmente andavano tutti alla Compagnia sovvenzionata.

Ma se l'onorevole ministro vuol vedere quale sia lo spirito delle Convenzioni di cui qui noi stiamo consolidando ed aumentando la portata, le esami in due rapporti: la Sardegna e le linee dell'America.

All'epoca delle Convenzioni, la Società delle ferrovie sarde aveva proposto di accontentarsi di una minore sovvenzione e di dare un servizio più celere; offriva una riduzione del 30 per cento sulla tariffa dei passeggeri e del 50 per cento su quella delle merci. Noi non abbiamo voluto accettare questi patti, per non rompere la grande unità delle Convenzioni! Ebbene, oggidi il Governo è ancora in disputa colla Navigazione Generale per le tariffe della Sardegna. Ma prendo anche un altro esempio: la linea Genova-Nuova York. Ognuno vedeva la necessità di avere un servizio fra il Mediterraneo e Nuova York, e perciò erano state aperte trattative per avere linee da Genova e da Napoli con Nuova York. La Navigazione Generale chiese una sovvenzione di parecchie migliaia di lire all'anno per un solo viaggio al mese, con la velocità di 11 nodi e con piroscafi di 4000 tonnellate. Sono venuti i Tedeschi: fanno 4 viaggi al mese con 13 o 14 nodi di velocità invece di 11, invece di piroscafi di 4000 tonnellate partono da Genova, in coincidenza anche con Napoli, con dei piroscafi di 8000 tonnellate.

Il prezzo dei noli è sceso per le merci da 80 franchi a 40 per tonnellata; di modo che hanno aumentata la velocità ed hanno diminuita di metà la tariffa; e con tutto questo non hanno un centesimo di sovvenzione e fanno buoni affari: tanto buoni che la Navigazione Generale, che aveva chiesto una somma notevole per fare con servizio sovvenzionato 12 corse all'anno, oggidi fa 16 corse all'anno senza sovvenzione. Ebbene,

onorevole ministro, io ho la convinzione che ha manifestata qui l'onorevole Franchetti: se la Navigazione Generale avesse ottenuto quella concessione, noi, invece di avere 6 partenze al mese da Genova per Nuova York, ne avremmo soltanto pochissime perchè la Navigazione Generale si sarebbe servita dei suoi mezzi per soffocare qualsiasi altra iniziativa, come noi la vediamo soffocarle intorno alla Sardegna e nelle altre parti dove può affermare il suo monopolio.

Potrei ora esaminare brevemente come i nuovi contratti lascino ancora in una colossale inferiorità i nostri porti in confronto dei porti concorrenti, ed esaminare la condizione delle linee italiane di fronte alle linee estere. Noi oggi stabiliamo un servizio diretto tra Genova e Bombay con una velocità di 11 miglia all'ora, e sappiamo che la Navigazione Generale impiega 21 giorni per arrivare a Bombay. Ebbene, di tutte le altre linee che partono dai porti nostri concorrenti, la più lenta è ancora quella del *Lloyd austriaco* che impiega in quel viaggio 17 giorni. Le altre linee, la *Peninsulare*, la *Messagerie*, il *Lloyd tedesco*, impiegano 16 giorni. Cosicché, onorevoli colleghi, voi oggi sanzionate una spesa di parecchie centinaia di migliaia di lire all'anno perchè da Genova si vada a Bombay una volta al mese impiegando 21 giorni, quando dall'Italia si hanno già parecchie corse al mese gratuite, gratuite per noi che vanno in 16 giorni! Con pari celebrità è fatto il servizio dai porti concorrenti che ci stringono. Io ho udito belle parole circa la necessità di rialzare la bandiera italiana, e circa la necessità di riprendere le antiche tradizioni di Genova e di Venezia, ed io mi vi associo. Ma se Genova e Venezia nei secoli andati si fossero presentate nei mari dell'estremo Oriente con bastimenti lumaca, io credo che mai quelle tradizioni di Genova e Venezia sarebbero state scritte nella storia italiana. Voi avete in questo momento detto che era necessario andare a Tripoli e a Tunisi per portare il saluto dell'Italia a quelle giovani colonie che tengono i loro animi rivolti verso di noi. Ebbene, guardate in che condizioni vi andiamo. Leggete, ve ne prego, la pagina 16 delle tariffe e condizioni ufficiali pubblicate dal Ministero delle poste e dei telegrafi. Eccovi qui quelle celebri tariffe che l'onorevole Franchetti con una parola un po' dura, ma sincera, disse

324

scandalose. Per quanto mi sappia, sono le tariffe le più alte che le Compagnie di navigazione di Europa facciano; ma a pagina 16 voi trovate questa avvertenza: « I prezzi risultanti dall'applicazione delle basi della tariffa generale saranno aumentati del 10 per cento per Corfù e viceversa; del 25 per cento per Malta e viceversa; del 50 per cento per Tunisi e Tripoli e viceversa. » (*Commenti*). Cosicché, signori, voi, da un lato, aumentate le sovvenzioni per andare a Tunisi e a Tripoli a portarvi la bandiera italiana, mentre, dall'altra parte, la Società di Navigazione Generale aumenta del 50 per cento le sue tariffe per quei porti e mette una sola condizione, che ammetterà quelle riduzioni che fossero fatte dalle Compagnie estere le quali, l'onorevole ministro lo sa, cominciando dalla *Transatlantique*, vanno in trentasei ore dove noi impieghiamo tre giorni, e vanno con piroscafi di circa tremila tonnellate dove noi andiamo con piroscafi di duemila; vanno con forza di tremila cavalli-vapore dove andiamo con una forza di duemila cavalli-vapore.

Risparmio alla Camera il confronto, piroscafo per piroscafo, ma ho qui l'elenco dei piroscafi che fanno servizio per Tunisi della compagnia *Transatlantique* e dei piroscafi che fanno il servizio sulle linee italiane.

Non vi parlo, poi, della linea di Singapore che è addirittura amena: anzi, ci fu un tempo in cui la Navigazione Generale aveva proposto di sopprimerla. Le *Messageries* francesi vanno in ventitre giorni a Singapore da Marsiglia; il *Lloyd tedesco* da Napoli in ventidue giorni; la Navigazione Generale, inclusa una fermata di dodici giorni a Bombay, ci va in quarantacinque giorni. Cosicché la merce da Genova con la Navigazione Generale impiega ventidue giorni di più della merce che parte dal porto di Napoli per arrivare a Singapore!

Ed ora vorrei dire una parola sola sulle tariffe.

Le tariffe sono la questione più controversa in questa materia. L'onorevole ministro ha, certamente, sotto gli occhi un memoriale testè pubblicato dalla Camera di commercio di Napoli.

Di San Giuliano, ministro delle poste e dei telegrafi. Ma se ne ho parlato.

Ferraris Maggiorino. Precisamente. Questo memoriale si divide in due parti. Nella prima, si fanno accuse alla Navigazione Generale

di preferire l'uno all'altro porto, l'uno all'altro speditore.

Su questo punto l'onorevole ministro ha dichiarato che assumerà precise informazioni, e noi ci rimettiamo alla sua dichiarazione. Ma c'è un altro punto.

La Camera di commercio di Napoli dice che la tariffa per i trasporti delle merci da Napoli a Palermo è più elevata di quella da Napoli a New-York.

Questo fatto mi pareva così enorme, che sia sopra documenti ufficiali, sia presso spedizioni, ho cercato di conoscere la condizione presente dei noli nel Mediterraneo e nell'Atlantico.

Dopo lunghi negoziati che fanno onore al sentimento patrio e all'affetto del luogo natio dell'onorevole Cocco-Ortu, allora ministro di agricoltura, egli è riuscito ad ottenere, nel 1898, per l'esportazione dei vini, olii, ecc., di Sardegna una tariffa normale (parlerò dopo della tariffa eccezionale che il Governo garantisce del proprio), che per i vini varia da lire 16 a lire 25.50 per tonnellata. Dalla Sardegna a Genova i vini, che sono uno dei principali prodotti dell'isola, dal 1898 in poi, pagano, adunque, da Genova alla Sardegna, in tariffa normale, da 16 a 25 lire per tonnellata.

Ebbene, nella tariffa ufficiale del *Lloyd* tedesco del 1900, dopo l'aumento dei noli, dipendenti dall'aumento dei ferri e dei carboni, di cui ci ha tanto parlato l'onorevole ministro, sapete che cosa paga una tonnellata di birra da Brema a New York per 3358 miglia? quindici lire! Cosicché l'esportatore tedesco manda a New York una tonnellata di birra, ad un prezzo inferiore di quello, per il quale l'esportatore sardo manda a Genova una tonnellata di vino!

Una voce. È vero. (*Commenti*).

Ferraris Maggiorino. Vi dirò di più: dalla Sardegna all'Adriatico 40 lire per tonnellata, tariffa normale convenzionata, grazie alle cure dell'onorevole Cocco-Ortu: per 40 lire, le Società tedesche prendono una tonnellata di birra, la portano a Nuova York, e la riportano in Germania!

Di San Giuliano, ministro delle poste e dei telegrafi. Non ne portano una sola.

Ferraris Maggiorino. Sia pure che ne portino molte.

Bettolo, ministro della marina. Perciò i noli sono bassi.

Ferraris Maggiorino. E la Sardegna di vino ne esporta poco?

Bettolo, ministro della marina. Ma il vino della Sardegna è niente.

Ferraris Maggiorino. L'onorevole Bettolo si intenderà molto di cose marittime, ma poco di cose agrarie, perchè i vini della Sardegna costituiscono la maggiore esportazione dell'isola. E veda, onorevole Bettolo, convincerò anche Lei.

Ella mi obietterà che il *Lloyd* può esportare da Brema una grande quantità di birra; ma non può esportare molto vino. Ebbene, nella tariffa del *Lloyd* germanico, il vino è classe quarta, la birra classe terza. Il vino dalla Sardegna a Genova paga da sedici a venticinque lire la tonnellata; i vini di Germania, da Brema a Nuova York, in tariffa normale, pagano venti lire la tonnellata sopra i piroscafi postali tedeschi.

Bettolo, ministro della marina. Ma tutto è proporzionato al movimento commerciale. (*Rumori — Interruzioni*).

Di Sant'Onofrio. Perchè non lo avete fatto voi? Eppure siete stato ministro anche voi!

Ferraris Maggiorino. Quando ero ministro, mi sono trovato nella condizione, che, con molta sincerità ha dichiarato l'onorevole Di San Giuliano; che, cioè, il Governo era interamente disarmato in materia di tariffe. (*Interruzioni*).

Le Convenzioni erano già legge dello Stato. Io ho combattuto quelle Convenzioni con tutta la forza dell'animo mio, le ho combattute per una diecina di giorni.

Non approvando il rigetto, ne proponevo la limitazione a dieci anni; non approvando neppure questa, proponevo una Commissione, e noi, onorevole Bettolo, abbiamo il dovere di vedere come quegli inconvenienti che abbiamo allora denunziati non siano stati per nulla corretti dai nuovi patti. Noi abbiamo il dovere di illuminare l'opinione pubblica e il Parlamento, perchè, in presenza di nuovi accordi, si determini qui quella corrente morale, a cui ha fatto la sua alta invocazione l'onorevole Franchetti, perchè si sappia nettamente che Parlamento e Governo sono concordi nell'aiutare l'espansione economica del paese, ma sono fermamente e irrevocabilmente risolti di coordinare gli interessi privati agli interessi generali dello Stato. (*Approvazioni*).

Dirò pure che, nella tariffa di favore, il

vino paga dalla Sardegna a Genova da tredici a diciassette lire la tonnellata, proprio come la birra da Brema a New York, e lo Stato ha dovuto garantire alla Società le relative perdite!

Aggiungo una piccola parentesi. Sa la Camera perchè sono dolente che si approvino queste Convenzioni? Perchè l'onorevole ministro aumenta quelle condizioni di disarmo delle quali prima ho parlato. Quando furono presentate le tariffe per il trasporto dei vini delle Puglie, e l'onorevole ministro della marina ammetterà che le Puglie sono grandi produttrici di vino, quando mi furono presentate quelle tariffe, che, pel trasporto del commercio dalle Puglie a Venezia e dalle Puglie a Genova portavano circa quaranta lire la tonnellata, mentre l'*Adria* caricava a tredici o quattordici lire, e la stessa Navigazione Generale, quando aveva la concorrenza dell'*Adria*, caricava a tale prezzo, rifiutai di firmare quella tariffa. E non lo dico ora, ma lo accennai anche al Senato rispondendo ad una interpellanza, e dissi: io non porrò mai la mia firma a tariffe le quali tendono a schiacciare il movimento marittimo italiano, perchè se venisse il giorno in cui la Navigazione riuscisse a togliersi la concorrenza dell'*Adria* e quella del *Lloyd* austriaco s'imporrebbe; ed io non voleva sanzionare questo stato di cose, che, cioè, l'Italia spendesse nove milioni all'anno e desse centotrentacinque milioni di lire in quindici anni ad una Compagnia sovvenzionata, perchè i trasporti e le tariffe fossero tenuti favorevoli al nostro paese solamente dalla concorrenza delle Compagnie straniere. Ma allora la Navigazione Generale chiedeva la riduzione degli equipaggi, riduzione che era nelle mie facoltà di consentire nella misura che il ministro della marina voleva concedere. Ebbene, io dissi: non consentirò nessuna riduzione di equipaggi a vostro favore, se non date il cinquanta per cento di riduzione sulle tariffe. A questo punto erano le cose quando lasciai il Ministero. Credo che la riduzione degli equipaggi sia stata, poi, consentita e le tariffe sono quelle che sono.

Ora io dico al ministro: voi date mezzo milione all'anno alla Navigazione Generale, ebbene, ricorrete agli stessi mezzi di un abile negoziatore, ricorrete a quei mezzi a cui, forse, il ministro del tesoro ricorrerebbe domani se dovesse rinnovare i trattati di na-

vigazione e commercio con una potenza estera, perchè, con la Navigazione, i ministri trattano come da potenza a potenza. Ebbene, io dico: non date la vostra approvazione e la vostra firma a queste Convenzioni se non viene concesso il cinquanta per cento di riduzione sulle tariffe. Ecco perchè ho parlato. Voi avete l'arma in mano, non privatevene; voi siete potenti in questo momento e la Navigazione tiene ad avere questo mezzo milione all'anno; ebbene, siate pratici, siate uomini che, veramente, volete servirvi dell'arma che possedete; fate pure approvare questa legge, l'approverò anch'io, ma dateci la vostra assicurazione che non la porterete alla sanzione reale finchè non abbiate concordate le tariffe.

Ella, onorevole ministro, ha compiuto un atto di grande buona volontà: si è rivolto alle Camere di commercio e ha chiesto il loro parere sulle tariffe della Navigazione; le Camere glie lo hanno dato il loro parere, e io non avrei che da leggere quello che ha scritto la Camera di commercio di Napoli. Ma che cosa se ne farà Ella di questi pareri se quando sarà approvata questa legge, sarà disarmato di fronte all'altra parte contraente? Tutti coloro che in questo argomento portano uno spirito disinteressato non possono non convenire in questa opinione. Noi abbiamo due elementi non soddisfacenti del problema: i servizi e le tariffe. I servizi sono stabiliti dalle Convenzioni a vantaggio della Navigazione; per le tariffe abbiamo l'arma in mano: regoliamola a tempo. Questo mi pare si chiami trattare abilmente nell'interesse del paese.

Non entrerò, ora, nelle considerazioni di indole finanziaria, che furono molto bene esposte dall'onorevole Franchetti. Egli ha esaminato quale sia la condizione che la Navigazione va preparando al suo naviglio e per conseguenza al naviglio del paese. Dico soltanto questo: il ministro ha dichiarato che non spetterà ad esso rinnovare le prossime Convenzioni per il 1908. Auguro che spetti a lui e glie lo auguro per due ragioni: la prima, perchè ho piena fiducia personale negli uomini che sono ora al Governo e negli uomini tecnici che sono nei diversi Dicasteri, ed io qui parlo proprio con spirito indipendente da qualunque preoccupazione politica; la seconda, perchè spero, onorevole ministro, che nè Ella, nè alcuno dei suoi

successori commetterà il fatale errore di aspettare l'ultimo anno a rinnovare le Convenzioni. In altri paesi le rinnovano quattro o cinque anni prima; altri paesi le hanno preparate linea per linea. Veda che cosa ha fatto la Francia: non contenta di avere due o tre Compagnie del Mediterraneo, vi ha portato anche la *Trasatlantica*, che prima faceva il servizio verso l'America; e le linee, una per una, sono state messe all'asta con capitoli distinti, in modo che tutti possano concorrere.

Questa preparazione è tempo di organizzarla perchè siamo ormai a sette anni dalla scadenza, e tutti sappiamo come si proceda lentamente in questa materia. Ora noi abbiamo il tempo propizio ed è per ciò che ho parlato.

Ma aggiungo: faccia il confronto, onorevole ministro, fra il servizio e il materiale, ed Ella non troverà che vi sia Compagnia di navigazione così altamente sovvenzionata. Ma badi, onorevole ministro, non si contenti di prendere il percorso in leghe; guardi il materiale destinato alle diverse linee e faccia il confronto; chiami pure in suo aiuto il ministro della marina, che è competente, e faccia il confronto tra la sovvenzione, che paghiamo, il tonnellaggio e la forza in cavalli delle navi addette ai servizi e vedrà che questi rapporti sono molto diversi da quelli che crede.

Poche considerazioni ancora sul materiale presente. La Navigazione ha, ultimamente, svalutato per ventidue milioni il suo inventario, e quanto a me personalmente ne ho un grande piacere. Nel 1893 io aveva nettamente assunto dinanzi alla Camera la responsabilità di dichiarare che l'inventario della Navigazione Generale non rispondeva alla verità. Fui vivamente attaccato dalla Navigazione, la quale distribuí anche un opuscolo ai deputati; mi presentai allora alla Camera e dichiarai che se la Navigazione Generale mi dava la facoltà della prova mi sarei svestito della qualità di deputato, e sarei andato davanti ai tribunali a provare la verità delle mie asserzioni. Due anni dopo la Navigazione Generale, con solenne deliberazione, riconobbe che il materiale era inventariato a prezzi talmente esagerati che su cinquantatre milioni ne cancellò ventidue: vittoria maggiore io non poteva ottenere! (*Bravo! Benissimo!*)

Mi compiacqui molto di questa delibera-

zione, e più ancora me ne sarei compiaciuto se fosse stato l'avviamento a ringiovanire il naviglio. Ma non fu così, ed ecco ciò che veramente mi addolora; quando studiamo il motivo intimo delle deliberazioni della Navigazione Generale non ci vediamo mai il sentimento dell'interesse pubblico...

Franchetti. E neanche dell'interesse privato!

Ferraris Maggiorino... Perchè la Navigazione, modificando il suo Statuto e svalutando di ventidue milioni il materiale del naviglio ha pure modificata la quota di deperimento annuo del naviglio stesso: fino al 1894-95, la quota di deperimento era di 4,200,000 lire all'anno, ed erano questi quattro milioni e duecento mila lire che dovevano costituire il naviglio futuro dell'Italia; dal 1895 in poi la quota di deperimento scende a due milioni, solo con quest'anno è rimontata a tre, quattro. E tutto ciò perchè?

Perchè la quota di deperimento crescendo sempre più diminuiva i dividendi: la Navigazione, dopo lo statuto nuovo, ha fatto in modo che questa quota diminuisse, ed ha aumentato i dividendi: ma così non si forma un naviglio.

Guardate, invece, che cosa hanno fatto le Società concorrenti! Il *Lloyd* austriaco, quando si accorse che i servizi non erano più alla altezza dei suoi concorrenti ha soppresso il dividendo per alcuni anni — dicono sia intervenuto personalmente l'Imperatore — e ha costruito il naviglio, e in questi ultimi anni, nella relazione ufficiale del Ministero della marina, lo potete vedere, ha dato di dividendo il 3.20 per cento.

Il *Lloyd* tedesco appena avvertita la necessità di rinforzare la sua marina, dividendo 0 per il 1894, 0 per il 1895, per il 1896 il 4 per cento, per il 1897 il 5 per cento, ha ricostituito il suo naviglio e il dividendo quest'anno è il 7 per cento: media per cinque anni, il 3.20 per cento circa.

Che cosa volete che diventi la marina italiana quando di fronte alle altre Società che si contentano di 3 o 3.50, la Navigazione Generale dà il 7.66, la Puglia dà il 10 per cento!

Io parlo qui anche della Puglia, perchè non ho simpatia nè antipatia per alcuna Società, ma ho simpatia soltanto per il movimento economico del paese. E sulla Puglia ho esercitato una pressione morale ingentissima perchè, invece di distribuire

grossi dividendi agli azionisti procurasse di rinnovare il materiale; anzi le usai anche una scortesia bene intenzionata: mi invitarono al varo di un piroscafo come ministro, non ci volli andare perchè non avevano diminuiti i dividendi e per ammortizzare più rapidamente il materiale. Perchè è così soltanto che si forma un naviglio; lo ricordi l'onorevole Franchetti, relatore della prossima legge sulla marina mercantile, lo ricordino i ministri che sono a quel banco. Se si vuole che si formi un naviglio bisogna che i dividendi non sieno esagerati, (*Benissimo!*) altrimenti il naviglio mancherà e avrete, invece, la continua decadenza della marina italiana.

E che un naviglio non si formi, onorevole ministro, nonostante i cinque piroscafi che ora la Navigazione ha in costruzione, è da ritenere, perchè anche la Navigazione dichiara nettamente che questi cinque piroscafi non sono all'altezza del progresso moderno: i cinque piroscafi avranno in fatti un tonnellaggio di 5600 tonnellate, ma una forza di quattromila cavalli vapore.

Sapete voi i piroscafi della *Messagerie* di 6000 tonnellate quanta forza hanno in cavallivapore? 7200!

Sapete voi i vapori della *Peninsulare*, per sette od otto mila tonnellate, quanta forza hanno in cavallivapore? Undici mila.

Non vi parlo del *Kayser Wilhelm*, perchè l'onorevole ministro mi dirà che il *Kayser Wilhelm* va in America ed ha 23 mila cavalli di forza; ma io cito i vapori delle linee tedesche, che partono dal Mediterraneo in concorrenza con le nostre linee o che hanno da sette ad otto mila cavallivapore. Per conseguenza i nuovi vapori non creano affatto quella rinnovazione della marina e della flotta sovvenzionata, ed in questo la Navigazione Generale è molto sincera, e ve lo dice essa stessa. Mi permetto di leggere un breve periodo dell'ultima relazione della Navigazione Generale:

« Tosto che le condizioni che regolano la legge dei premi marittimi, siano tali da poterci affidare di un concorso serio del Governo, sapremo provvedere a dotare la nostra flotta anche di quelle unità celerissime e potenti, che formano la gloria dell'industria navale moderna, procurando vantaggi a noi e maggior lustro alla patria. »

Quindi la Navigazione Generale vi dice nettamente, che per ora essa non può fare

vapori celeri, che per ora essa non li costruisce; per cui le condizioni di inferiorità tecnica ed economica che abbiamo riscontrate nel 1893, le condizioni di inferiorità tecnica ed economica che io oggi ho presentate alla Camera, si ripresenteranno tali e quali nel 1908, alla rinnovazione dei nuovi patti!

Io qui non desidero entrare in altre considerazioni, che sono già state così bene svolte dall'onorevole Franchetti. Egli si è rivolto al Governo, ed ha chiesto notizia delle 21 mila azioni che la Navigazione Generale aveva dichiarato di emettere per i bisogni della sua flotta, e di cui tutto ad un tratto è scomparso il bisogno. Io mi permetterò solo di richiamare l'attenzione del Governo, sopra un fatto che si discute dalla stampa.

Ho qui l'*Economista* di Firenze, un autorevole giornale che usa termini molto severi. Questo dice la stampa, ed io interrogo gli onorevoli ministri in proposito. In breve periodo di tempo si è annunciato un primo dividendo alto; se n'è decretato un secondo basso; se ne è concordato un terzo medio fra i due. Io non so di chi sia la responsabilità di questi fatti.

Noi ci rivolgiamo al ministro delle poste e dei telegrafi, a quello dell'agricoltura e commercio, a quello del tesoro, ma abbiamo davanti, o no, un Gabinetto responsabile? Io prego l'onorevole ministro delle poste e dei telegrafi, prego i ministri presenti, di trovare quello che è fra di loro il ministro competente, che venga davanti alla Camera ad assumere le responsabilità di questo fatto. Non è possibile, che le grandi Compagnie credano che non ci sieno le leggi, che non ci sia il Parlamento, che non ci sieno quei criteri morali, che sono l'elemento della vita economica dei popoli. (*Bravo! Benissimo!*)

Desidero una grande politica agraria, una forte espansione marittima; desidero tutto ciò che può spingere il paese verso quegli ideali a cui dobbiamo mirare, ma per una grande marina bisogna far correre delle navi possenti sui mari, non delle azioni in borsa (*Bravo! Benissimo!*); bisogna aver presente la frase brillante con la quale l'imperatore Guglielmo ha inaugurato la rinnovazione della marina germanica, che ormai dopo la marina inglese è la prima nei mari del mondo: *non necesse est vivere, necesse est navigare!* (*Bravo! Bene! — Molti deputati vanno a stringere la mano all'oratore.*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro delle poste e dei telegrafi.

Di San Giuliano, *ministro delle poste e dei telegrafi,* Non tema la Camera che io voglia infastidirla con un terzo discorso.

Per tutto ciò che gli onorevoli oratori, che hanno parlato testè, hanno detto intorno alla questione di Venezia, mi riservo di rispondere quando verrà in discussione l'articolo 2, augurandomi che la discussione e la votazione di quell'articolo dia in Parlamento occasione a nuove affermazioni di concordia nazionale.

L'onorevole Guicciardini, il quale ha lodati gli intenti del presente disegno di legge, ha notato che sarebbe desiderabile che le nuove linee per la Tunisia, la Cirenaica, la Soria e Cipro fossero servite da piroscafi più celeri. Il suo voto è anche il mio; ma l'onorevole Guicciardini sa che, per ottenere questo, occorrerebbe una somma di gran lunga maggiore di quella di cui oggi ci è dato disporre. Quindi io non posso che associarmi a lui nel far voti perchè presto, migliorate le condizioni del bilancio e cresciuti i traffici sulle nuove linee, diventi possibile di tradurre in atto il suo e mio desiderio, diviso certamente, in questa Camera e fuori, da quanti comprendono la necessità di rendere più intime le relazioni tra l'Italia e le sue colonie, sparse per tutto il litorale del Mediterraneo.

In quanto al piroscafo che fa il servizio della Cirenaica, e che realmente è molto cattivo, l'onorevole Guicciardini stesso ha riconosciuto che, quando questo disegno di legge sarà approvato, la Navigazione Generale sarà obbligata a sostituirlo con un altro di gran lunga più celere e di maggior tonnellaggio. Mi renderò poi interprete delle sue raccomandazioni presso l'onorevole mio collega degli affari esteri acciocchè egli vegga se sia il caso di ristabilire a Bengasi quelle scuole italiane, che sono state soppresse dal Ministero dell'onorevole Di Rudini. Per la istituzione dell'ufficio postale a Bengasi è già stanziata la somma necessaria in bilancio; quello della Canea è già istituito e funziona; anzi con recente Decreto Reale è stato aggiunto ad esso anche il servizio dei risparmi.

L'onorevole Ferraris è stato, a dire il vero, molto più benevolo verso di me che verso i miei predecessori, i quali non spetta certamente a me di difendere perchè, se lo

crederanno opportuno, sapranno difendersi da sè contro le sue censure. (*Interruzioni del deputato Ferraris*).

Per quanto concerne la liquidazione delle pendenze, alle quali egli ha accennato, vi sono pratiche in corso, sulle quali l'onorevole Ferraris mi permetterà che io non entri in particolari che non sarebbero opportuni in questo momento.

L'articolo 91 delle Convenzioni prescrive alle Società la pubblicazione annuale della relazione tecnica ed economica della gestione, la quale dovrebbe servire a mettere il Parlamento in grado di esercitare quel sindacato che giustamente è desiderato dall'onorevole Ferraris e dall'onorevole Franchetti. La Navigazione Generale crede di avere adempiuto a questo obbligo con la pubblicazione di quelle relazioni, di cui l'onorevole Ferraris ci ha letto testè qualche brano. Io credo che queste relazioni sieno insufficienti allo scopo, e quindi, quantunque il mio amico Ferraris, quando occupò così degnamente questo posto, se ne sia contentato...

Ferraris Maggiorino. No, no, onorevole ministro.

Di San Giuliano, *ministro delle poste e dei telegrafi.* ... io insisterò presso la Navigazione Generale perchè quelle pubblicazioni si facciano in modo più completo; e ripeto qui l'impegno, che ho assunto l'altro giorno rispondendo all'onorevole Franchetti, che farò tutto quanto è in mio potere per mettere il Parlamento in grado di esercitare il suo sindacato in modo migliore di quanto non abbia potuto esercitarlo fin qui.

Lungi da me il proposito di censurare l'onorevole Ferraris per avere istituito il servizio della Peninsulare; io credo che abbia fatto molto bene a tentare questo esperimento. Se fosse riuscito, grande vantaggio ne avrebbe tratto l'economia nazionale, i cui interessi sono intimamente fusi con quelli dell'illustre città di Venezia; non essendo riuscito, ne abbiamo tratto i fecondi insegnamenti dell'esperienza, che ci tracciano la via, diversa e migliore, che dobbiamo ora percorrere.

Non è però precisamente esatto che con quel contratto si sia risparmiato mezzo milione, perchè il milione e 29 mila lire, che la legge assegnava come limite massimo di spesa per la linea Venezia-Bombay, riguardava una linea diretta, senza trasbordi, da

Venezia sino a Bombay, mentre il servizio della Peninsulare non consiste che in una linea limitata fra Venezia e Porto-Said, donde poi le merci proseguono, con uno o due trasbordi, per l'India.

In quanto poi alle tariffe, debbo dichiarare all'onorevole Ferraris che io non credo di avere bisogno di entrare in trattative in base al *do ut des* con la Navigazione Generale, per istituire le migliori tariffe che le attuali condizioni dei noli consentono, perchè, e l'Avvocatura erariale mi ha dato ragione, ho dato agli articoli 51 e 58 della Convenzione 1893 una interpretazione diversa e più favorevole allo Stato di quella che egli vi aveva dato a suo tempo.

Infatti, come ebbi occasione di dire nella precedente seduta, io ho interpretato gli articoli 51 e 58 nel senso che quelle tariffe, che la Commissione, istituita dai predetti articoli, crederà di determinare, siano obbligatorie per la Navigazione Generale anche col suo dissenso.

Per non inasprire la situazione, ho cominciato con un periodo di esperimento fatto d'accordo con la Navigazione Generale e che cessa il 30 giugno prossimo venturo; intanto, ho disposto che vengano raccolti tutti i dati opportuni perchè la Commissione possa riesaminare le tariffe, e quando questi dati saranno raccolti, quando la Commissione, in cui sono rappresentati i diversi Ministeri interessati, avrà stabilito le nuove tariffe, sarà allora mia cura di imporle alla Navigazione Generale, qualora non sia possibile, come sarebbe sempre da preferire, di istituirle d'accordo. Occorrerà però in ogni modo che si compia, al 30 giugno, l'avviso d'esperimento, e che, prima del 1° gennaio 1901, il Governo dichiari alla Società di non volere rinnovare le attuali tariffe.

Per quanto concerne poi le tariffe della Sardegna, io non ho qui tutti gli appunti, perchè veramente non prevedevo che si sarebbe trattato di questo argomento, ma qualche cosa ricordo.

Le tariffe della Sardegna subirono una prima riduzione col decreto del 6 febbraio 1898, il quale pose a carico dello Stato una parte delle spese di trasporto. Introdotta col primo luglio le nuove tariffe, è stato mantenuto il decreto anzidetto, e ciò quantunque pel vino, di cui ha parlato testè l'onorevole Ferraris, le nuove tariffe siano per sé stesse

inferiori a quelle anteriori, anche applicando a queste la riduzione del decreto 6 febbraio 1898 e non applicandolo alle attuali. Credo quindi che, per questa parte, l'onorevole Ferraris abbia motivo di essere soddisfatto, come furono soddisfatti i deputati sardi, che ebbero occasione di parlare nella discussione del bilancio delle poste e dei telegrafi.

In quanto alle nostre tariffe con la Tunisia e la Tripolitania, io sono vincolato dalle Convenzioni del 1893, le quali stabiliscono i criteri a cui queste tariffe si devono informare.

Fortunatamente, le Convenzioni prescrivono che queste tariffe non devono essere superiori a quelle delle Compagnie estere per i medesimi scali; di maniera che, per questa parte, se saremo inferiori agli altri Stati per velocità e tonnello, perchè purtroppo non possiamo distruggere il fatto che quelli sono Stati più ricchi e più poderosi di noi, non saremo, almeno, inferiori ad essi per le tariffe.

In quanto poi concerne più specialmente la Cirenaica, è da notare che il nostro servizio sarà il solo servizio periodico e regolare, nessun altro Stato avendo servizi periodici e regolari con la Cirenaica; ne ha uno in teoria la Turchia, ma esso è affidato alla Compagnia Mahsoussé, che non adempie ai suoi obblighi, onde ripeto che la Cirenaica non ha altro servizio regolare periodico, che quello con le linee italiane.

L'onorevole Ferraris ha raccomandato molto rigore al ministro delle poste per imporre alla Navigazione l'adempimento degli obblighi contrattuali...

Ferraris Maggiorino. Non ho raccomandato; ho ricordato.

Di San Giuliano, *ministro delle poste e dei telegrafi.* Un giusto ricordo!

Ora, io prego l'onorevole Ferraris di notare che i mezzi, di cui il ministro può disporre, sono le ritenute e le multe. Quindi, l'ammontare delle ritenute e delle multe in ciascun esercizio può essere considerato come il termometro della maggiore o minore indulgenza del ministro delle poste verso la Navigazione Generale.

Ora, io qui sono lieto di dire che l'onorevole mio amico Ferraris esercitava tale un fascino sulla Società di Navigazione Generale, che debbo supporre che, quando egli era ministro, essa adempisse più scrupolosa-

mente i suoi patti, perchè uno degli esercizi in cui furono minori le multe e le ritenute...

Ferraris Maggiorino. Chiedo di parlare per fatto personale.

Di San Giuliano, *ministro delle poste e dei telegrafi.* ... è appunto quello in cui era ministro l'onorevole Ferraris. (*Viva ilarità*).

Ecco, infatti, le cifre delle multe e ritenute ordinarie, facendo astrazione da quelle straordinarie per la minore velocità dei piroscafi nel primo triennio:

1893-94	L.	63,762. 25
1894-95	»	50,041. 13
1895-96	»	61,326. 54
1897-98	»	34,102. 27
1898-99	»	60,403. 91

Dico questo non per rivolger rimprovero all'onorevole Ferraris.

Ferraris Maggiorino. Non le ho applicate io!

Presidente. Non interrompa, parlerà dopo.

Di San Giuliano, *ministro delle poste e dei telegrafi.* In quanto ad altri argomenti, che l'onorevole Ferraris ha trattato, vale a dire, i mezzi più efficaci per costituire una potente flotta di navigazione, l'eventuale controllo dello Stato su fatti interni dell'amministrazione della Società, di che non disconosco tutta l'importanza, l'ammontare delle sovvenzioni per lega, la proporzione delle sovvenzioni con l'entità dei servizi, sono tutti argomenti, che non è possibile trattare oggi, con speranza di risultati pratici, poichè il disegno di legge in esame, o qualunque altro possa presentarsi, per modificare od istituire linee, non ad altro può riferirsi, finchè durano le Convenzioni del 1893, se non a trarre da esse il maggior partito possibile, a istituire una linea o l'altra, ad avviare una corrente commerciale piuttosto che un'altra; ma non possono modificare l'economia, i principî fondamentali e organismo sostanziale delle Convenzioni del 1893.

Questo importante problema, che il mio onorevole amico Ferraris ha trattato, con la sua consueta competenza, illuminata da tanta dottrina ed ornata di tanta eloquenza, è un problema il quale verrà in discussione, se non proprio nel 1908, almeno due o tre anni prima, e, siccome, verso quell'epoca, scadranno anche i premi alla marina mercantile, così sarà allora il momento in cui il Parlamento ed il Governo troveranno innanzi a loro, nella sua integrità, il grande problema,

d'importanza altamente nazionale, della marina mercantile e dei traffici marittimi, e potranno risolverlo con criteri razionali, comprendendo nell'esame e nella soluzione le due parti importanti di esso: marina sovvenzionata e marina libera. (*Approvazioni*).

Solamente voglio rettificare un errore di fatto.

Quando l'onorevole Ferraris ha detto che, in proporzione, le sovvenzioni italiane sono più alte di quelle degli altri paesi, egli non ha probabilmente ricordato esattamente le cifre per lega.

Sta in fatto che la media delle sovvenzioni per lega è la seguente: per l'Italia lire 16,34, per la Francia 23,39, per l'Inghilterra 22,32, per l'Austria 19,11, per la Germania 19,14. Fa eccezione, soltanto, per l'Italia, la sovvenzione pagata alla Penisola, in seguito al contratto stipulato dall'onorevole Ferraris, la quale ascende a lire italiane 33,10, vale a dire oltre al doppio della media delle sovvenzioni per lega, che paga l'Italia, ed il terzo di più della sovvenzione media per lega, che la Penisola riscuote dal Governo inglese, benchè si tratti d'un servizio che rimane nel Mediterraneo e per cui non si paga, perciò, la tassa di lire 9,50 per tonnellata pel passaggio del canale di Suez.

Franchetti. Però che servizio!

Di San Giuliano, *ministro delle poste e dei telegrafi.* Adesso non mi resta che dichiarare quale tra gli ordini del giorno, che sono stati presentati, siano accettati dal Governo.

Accetto l'ordine del giorno della Commissione, e consento, modificando quanto dissi nell'ultima seduta, che venga mantenuto anche l'inciso « collegandoli colle coste tirrene delle Calabrie », purchè la Commissione acconsenta a temperare questo inciso coll'avverbio *possibilmente*, non potendo il Governo assumere impegni che importino oneri sul bilancio dello Stato.

Già pregai nell'ultima seduta l'onorevole Rossi di non insistere nel suo ordine del giorno, non piacendomi di assumere impegni, quando non ho la certezza di poterli mantenere. Però, terrò conto del contenuto di esso, come di autorevole raccomandazione, che risponde del resto anche agli intimi desideri miei.

Accetto l'ordine del giorno dell'onorevole Franchetti.

Prego l'onorevole Tiepolo di non volere insistere nel suo ordine del giorno. Ho già detto che, quando discuteremo l'articolo secondo, io ho la speranza che la discussione e la votazione di esso dimostreranno nuovamente che i sentimenti patriottici prevalgono nell'animo di tutti sopra ogni altra considerazione. Se l'onorevole Tiepolo insistesse nel suo ordine del giorno, non credo che farebbe cosa utile alla causa da lui sostenuta, poichè è molto probabile che la Camera non acconsenta alla interpretazione che egli dà all'articolo 13, sia perchè non mi pare esatta, sia perchè importerebbe come conseguenza logica e necessaria una spesa di oltre un milione.

Quindi prego l'onorevole Tiepolo di ritirare il suo ordine del giorno.

Tiepolo. Dichiaro che lo ritiro.

Di San Giuliano, ministro delle poste e dei telegrafi. Mille grazie.

Non posso accettare l'ordine del giorno dell'onorevole Maggiorino Ferraris e lo prego di ritirarlo.

Ferraris Maggiorino. Lo ritiro.

Di San Giuliano, ministro delle poste e dei telegrafi. Lo ringrazio della sua adesione a ritirarlo, non perchè non sia concepito in modo, che, per sè stesso, letteralmente interpretato, non possa accettarsi, ma a cagione dello svolgimento che egli ha creduto di dare al medesimo.

Accetto in fine con piacere l'ordine del giorno dell'onorevole Guicciardini. (*Approvazioni*).

Ferraris Maggiorino. Chiedo di parlare per fatto personale.

Presidente. Lo svolgerà più tardi.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Rossi Enrico.

Rossi Enrico. Non parlerò delle tariffe, delle quali largamente si è discusso; tanto più che molto opportunamente gli onorevoli Colajanni e Franchetti hanno portato alla Camera le doglianze di tutti i contribuenti per i noli effettivamente troppo elevati, che danneggiano il nostro traffico. Le dichiarazioni dell'onorevole ministro, colle quali egli ha riconosciuto il danno, che a noi deriva dalle vigenti tariffe, sono sufficienti a dimostrare che unanime è l'accordo nel dichiarare che, appena sia possibile, si deve adottare un sistema assolutamente diverso, che valga a tutelare il commercio nell'interesse delle industrie agricole.

Parlando dei noli per il trasporto del sommacco, abbiamo visto come la Navigazione Generale abbia triplicato i noli senza giustificata ragione, unicamente per desiderio di maggior lucro. Ciò è provato dal fatto che l'opera efficace dell'onorevole ministro è valsa a far ridurre i noli stessi alla metà. Questo non è tutto quello, che risponde ai bisogni reali e alle necessità di quel commercio; ma questo fatto è la dimostrazione dell'arbitrio, col quale la Navigazione Generale rialza le sue tariffe di trasporto. A questo proposito rivolgo una preghiera all'onorevole ministro, facendogli osservare che pel fatto dei noli eccessivi, è gravemente danneggiata una delle produzioni più importanti del nostro paese; parlo della produzione agrumaria.

La crisi, che travaglia questa produzione, è in istato permanente da più anni, come l'onorevole ministro e la Camera sanno.

Ebbene, il nolo che l'anno scorso era di 60 centesimi per cassa, in quest'anno è stato portato dalla Navigazione Generale a lire 1.20, cioè al doppio. Come e con quale criterio, da un anno all'altro, il nolo, per una produzione tanto connessa coll'economia nazionale, può essere sbalzato da 60 centesimi a lire 1.20?

Certamente il piccolo aumento avvenuto nel prezzo dei carboni non può giustificare affatto il raddoppiamento della tassa.

Io quindi, dal momento che l'onorevole ministro, ha sentito (ciò che mai prima di ora fu fatto, e gliene va data lode) il parere dell'Avvocatura erariale, ed ha interpretato le Convenzioni nel senso che le modificazioni, che la Commissione speciale riterrà necessarie, saranno imposte alla Navigazione, rivolgo all'onorevole ministro speciale preghiera di voler sottoporre a codesta Commissione la questione del trasporto degli agrumi, affinchè questi scandalosi, eccessivi ed arbitrari aumenti vengano a cessare, e i noli siano mantenuti nei limiti strettamente necessari, avuto riguardo specialmente alla crisi, che ha avvilito i prezzi degli agrumi.

E vengo al mio ordine del giorno. Debbo ringraziare anzitutto l'onorevole ministro della sua cortese risposta e delle dichiarazioni, con le quali ha affermato di riconoscere e di sentire tutta l'importanza e anche la necessità di una linea di navigazione, che valga ad unire la Sicilia e la costa della Calabria all'Australia pel commercio degli agrumi.

Ebbene, Ella, onorevole ministro, ci ha dato notizie, che mi han fatto gran piacere. Ha fatto sapere che cinquantaquattro Camere di commercio di tutte le parti d'Italia, compresa la Camera di commercio di Milano, hanno fatto vive e ripetute istanze affinché siffatta linea di navigazione sia istituita. Quindi le ragioni, che specialmente mi determinavano a chiederla per lo svolgimento del commercio agrumario, sono maggiormente rafforzate dalle ragioni, che l'onorevole ministro ha accennato; soltanto aggiungo che le notizie statistiche dimostrano come l'esportazione in Australia dei derivati degli agrumi si svolga dai porti francesi ed inglesi con grave danno delle regioni che gli agrumi producono.

Ma l'onorevole ministro ha detto che per due ordini d'idee non gli sembra possibile istituire prontamente questa linea di navigazione.

In primo luogo, dovendo essere affidata ad una Società inglese, essendo presentemente le navi inglesi impegnate nella guerra Anglo-Boera, difficilmente potremmo trovare una Società pronta. Ebbene, questa difficoltà non può essere un ostacolo insormontabile, e, volendo, la Società si troverà.

Presidente. Onorevole Rossi, veda di finire.

Rossi Enrico. Ed io spero che tutto il buon volere, del quale non dubito, dell'onorevole ministro perchè siffatta linea sia istituita, lo spingerà a superarla.

L'altro ordine di idee accennato dall'onorevole Di San Giuliano riguarderebbe le difficoltà, che potrebbe opporre l'onorevole ministro del tesoro.

Presidente. Onorevole Rossi, concluda.

Voci. Ai voti! ai voti!

Rossi Enrico. Or le difficoltà d'ordine finanziario, che l'onorevole ministro delle poste teme possano essergli opposte dal ministro del tesoro, credo che egli potrà vincerle sol che faccia sapere al ministro del tesoro ciò, che ha detto a noi nella sua relazione che accompagna l'odierno disegno di legge. Leggo le testuali parole: « Le somme erogate nella creazione di linee marittime ritornano accresciute in vari modi nelle casse dello Stato. »

Se l'onorevole Di San Giuliano non fa che invitare il suo collega, il ministro del tesoro, a sottoscrivere questa verità, alla quale io applaudo, ritengo che l'onorevole ministro Boselli si convincerà che il tesoro non verrà

mai sacrificato proteggendo i grandi interessi della produzione nazionale.

Quindi mi auguro che l'onorevole Di San Giuliano porterà nella questione tutta la sua energia, della quale ha dato prova altre volte; e in questa intelligenza, ringraziandolo delle dichiarazioni fatte, ritiro il mio ordine del giorno.

Presidente. L'onorevole Bosdari non è presente. Perde l'iscrizione.

Non essendovi altri oratori iscritti, la discussione generale è chiusa. Riservo solo la facoltà di parlare per fatto personale all'onorevole Maggiorino Ferraris, e al relatore.

Tripepi, relatore. Io potrei parlare anche ora; ma poichè le mie osservazioni riguardano l'articolo 2, è più opportuno rimetterle alla discussione dell'articolo 2.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Maggiorino Ferraris per fatto personale.

Ferraris Maggiorino. Debbo alla Camera una dichiarazione di indole molto delicata, perchè riguarda l'applicazione delle multe alla Navigazione Generale.

Il ministro ha annunciato che, nel primo e nel secondo anno delle Convenzioni, durante la mia amministrazione, le multe applicate furono minori degli esercizi succedutisi. Io dichiaro che non ebbi occasione di applicare alcuna multa, e che quindi di quelle applicazioni non ho alcuna responsabilità.

Trattandosi di determinare i criteri per l'applicazione delle multe e per la sostituzione del materiale vecchio con quello nuovo, come era stabilito dalle Convenzioni stesse, nominai una Commissione composta di un rappresentante del Ministero delle poste e dei telegrafi, l'ispettore generale Rossi-Doria, di un rappresentante del Ministero della marina, il commendator Rosso direttore generale dei servizi marittimi, e di un rappresentante del Ministero di agricoltura, il commendatore Callegaris direttore capo della Divisione del commercio; e volli che nella Commissione ci fossero questi tre capi servizi rappresentanti dei tre Ministeri, precisamente per determinare i criteri per l'applicazione delle multe in dipendenza delle nuove Convenzioni e per la sostituzione del materiale vecchio.

La Commissione terminò i suoi lavori nel 1895; immediatamente io presentai il rapporto di quella Commissione alla Navigazione Generale, come era mio dovere.

Lasciai il Ministero prima che la Navi-

gazione Generale, che aveva chiesto il tempo necessario per rispondere avendo cambiato direttore, avesse dato le sue risposte. Quindi l'applicazione di quelle multe non mi riguarda affatto.

Dirò di più: cercai di liquidare le indennità, che la Navigazione Generale doveva in seguito alla adozione di piroscafi minori di quelli prescritti. Ma l'onorevole ministro ha dichiarato in questo momento che la liquidazione è ancora in corso. Io la presentai nella cifra, se non erro, di lire 382,000 alla Navigazione Generale, e ciò nell'autunno del 1895; sono da allora passati cinque anni e la liquidazione è ancora da fare.

L'onorevole ministro non mi può quindi imputare alcuna mancanza di diligenza; anzi raccomando a lui di prendere in esame quella pratica, perchè la Commissione aveva deciso che la Navigazione Generale dovesse pagare parecchie centinaia di migliaia di lire allo Stato. Se la pratica sarà in questo senso presto risolta, certamente non me ne dorrò.

Boselli, ministro del tesoro. Al Tesoro non esiste alcuna pratica di questo genere.

Ferraris Maggiorino. Ne chieda al ministro delle poste e dei telegrafi, che ha detto ora esservi ancora trattative in corso; a me non è imputabile alcuna accusa. (*Commenti — Interruzioni*).

Un altro punto è quello delle sovvenzioni. L'onorevole ministro delle poste e dei telegrafi ha confrontato le sovvenzioni, che si danno alla nostra Navigazione Generale e che comprendono una quantità di piccoli servizi, con piccoli bastimenti di 700, 800 o 900 tonnellate con le sovvenzioni pagate da altri Governi alle grandi Compagnie, che passano il canale di Suez con piroscafi da 7 a 9000 tonnellate; ha così comparato il prezzo di una vecchia casupola con quello di un grande palazzo al Corso...

Di San Giuliano, ministro delle poste e dei telegrafi. Non passa il canale la Peninsulare?

Ferraris Maggiorino ... ed ha trovato che il prezzo della vecchia casupola è inferiore a quello del grande palazzo sul Corso.

Ma con questi paragoni non è possibile intenderci. Io feci il paragone dei prezzi per tonnellata, per cavalli-vapore e per tonnellaggio dei piroscafi, e, così facendo, rilevai la enorme differenza, in più che l'Italia paga in confronto dei Governi esteri. Poichè, quando si vuol fare un calcolo di merci,

bisogna paragonare esattamente e il peso e la misura; ed è assolutamente impossibile paragonare il valore di due merci, se non c'è identità perfetta di qualità, di peso e di misura.

Ebbene, quando si faccia esattamente il confronto di tutti questi dati, si avrà la dimostrazione chiara che noi paghiamo alla Navigazione Generale sussidi molto maggiori di quelli pagati da qualunque altro Governo, compreso il sussidio per la linea Venezia-Bombay! (*Commenti*).

Voci. Ai voti! ai voti! (*Conversazioni*).

Presidente. Passeremo alla votazione degli ordini del giorno. La Commissione ha modificato il suo, di concerto col Ministero. Esso rimane dunque così concepito:

« La Camera invita il ministro delle poste e dei telegrafi a meglio regolare i servizi marittimi postali e commerciali delle isole Eolie, collegandoli possibilmente anche con la costa Tirrena delle Calabrie; e a far pratiche efficaci perchè sia mantenuta stabilmente la linea libera con l'approdo a Pizzo e ai punti principali di detta costa, e perchè i grandi piroscafi in partenza da Genova e da Trieste sotto la voce commerciale B, eseguano, come per il passato, il trasporto diretto delle mercanzie agli scali di Reggio, Catanzaro, Cotrone e Taranto. »

Chimirri, presidente della Commissione. Domando di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Chimirri, presidente della Commissione. La Commissione accetta la lieve modificazione chiesta dal ministro, perchè intende i motivi, che l'hanno determinato a proporla. E tanto più volentieri l'accetta, inquantochè ha piena fiducia nella energia e nella azione efficace dell'onorevole ministro, il quale, presentando queste Convenzioni, ha dimostrato quanto gli stia a cuore il miglioramento della navigazione di cabotaggio lungo le nostre coste, e l'incremento dei traffici tanto nel bacino del Mediterraneo, quanto nel lontano Oriente.

Presidente. Pongo a partito quest'ordine del giorno concordato tra il Ministero e la Commissione.

(*È approvato*).

L'ordine del giorno dell'onorevole Enrico Rossi è stato da lui ritirato.

Viene ora l'ordine del giorno dell'onorevole Franchetti, accettato dall'onorevole ministro. Ne do lettura :

« La Camera invita il Governo a fare quel tanto che dipende da lui affinché la Società di Navigazione Generale istituisca la Cassa-pensioni per il proprio personale. »

Lo pongo a partito.

(È approvato).

L'ordine del giorno dell'onorevole Tiepolo è stato ritirato dal proponente.

Anche l'ordine del giorno dell'onorevole Maggiorino Ferraris è stato ritirato.

Rimane l'ordine del giorno dell'onorevole Guicciardini :

« La Camera, ritenendo che il miglioramento delle comunicazioni rappresenti un grande interesse politico ed economico, passa alla discussione degli articoli. »

L'onorevole ministro ha dichiarato di accettare quest'ordine del giorno; lo pongo a partito.

(È approvato).

Passeremo alla discussione degli articoli.
Tecchio. Domando di parlare.

Presidente. Parli.

Tecchio. L'onorevole ministro, con le sue ultime parole, ha fatto comprendere che, da sua parte, avrebbe presentato forse una proposta...

Di San Giuliano, ministro delle poste e dei telegrafi. Non ho detto questo.

Tecchio. Mi pare che questo abbia detto, e questo anche privatamente mi abbia ripetuto. Ad ogni modo pregherei che la continuazione di questa discussione fosse rimessa ad altra seduta, anche per dar tempo al ministro di fare le sue comunicazioni alla Camera.

Presidente. Allora, poichè vi sono molti iscritti anche sull'articolo 1, il seguito di questa discussione è rimesso alla seduta antimeridiana di mercoledì venturo.

La seduta termina alle 12.

PROF. AVV. LUIGI RAVANI

Direttore dell'Ufficio di Revisione.
