

scussione troppo lunga, quale sarebbe occorsa a sostenere una tesi attaccabile in principio.

Ma debbo osservargli che noi siamo ancora ben lungi dall'aver raggiunto la portata delle navi che oggi si adoperano pel commercio dalle marinerie straniere; e che dobbiamo raggiungere, se vogliamo effettivamente che le nostre industrie marittime fioriscano.

Noi, in Italia, vediamo difficilmente uscire dai nostri cantieri una nave che superi le mille tonnellate, e finchè questo stato di cose perdura, la nostra industria marittima non potrà sostenere la concorrenza estera. Quella decadenza della nostra navigazione che viene segnalata dalla Camera di commercio di Genova, mentre la marina ligure è la più avanti di tutte le altre marinerie d'Italia, quella decadenza, io dico, si andrà sempre più producendo.

D'altronde ho veduto che quanto alla questione delle due classi, nella sezione relativa alla navigazione, il progetto di legge che ci sta dinanzi è come se considerasse una classe sola, giacchè tanto per la prima, come per la seconda, la tariffa è uniforme. Ho esaminato poi questi dazi di navigazione in rapporto alle proposte che aveva fatte l'altra Commissione della Camera, la quale avendo avuto il mandato speciale di studiare questa legge aveva naturalmente dovuto portare su queste tariffe tutto il suo studio e la sua attenzione; ed ho veduto che queste che oggi ci vengono proposte, corrispondono quasi interamente a quelle che proponeva la Commissione suddetta, e ciò mi ha rasscurato.

Ho trovato però alcune differenze negli articoli 44 e 45, abbastanza gravi; e per questo, insieme ai miei colleghi, ho presentato un emendamento alla Camera.

Esso è inteso a riportare la tariffa a quello stesso punto che ci veniva proposto dalla Commissione di cui fu relatore l'onorevole Villa-Pernice.

E mi sono indotto a fare questo, non solo per essere fedele ad un concetto generale, quello cioè di seguire un sistema studiato, visto che oggi non abbiamo il tempo di pensarla meglio; ma anche per un fatto speciale. L'articolo 44 riguarda la tassa di spedizione delle navi che eseguono il cabotaggio sulle coste straniere. Ora, si sa bene che tutte le nazioni, e specialmente quelle che non seguono i nostri liberali principii economici, cercano di proteggere, per quanto si può, la navigazione di cabotaggio sulle loro coste, sotto bandiera propria. I nostri bastimenti quindi, che esercitano il cabotaggio sulle coste estere, si trovano costretti a lottare con quella protezione che questi Stati esteri accordano al proprio cabotaggio. Se noi andiamo a contrariare questa specie di navigazione delle nostre navi, anche con la nostra tassa, noi certamente non faremo una cosa provvida.

Oggi giorno il nostro cabotaggio sulle coste estere paga 5 centesimi la tonnellata.

Lasciamolo tranquillo, lasciamo questa tassa se non

siamo in circostanze di sopprimerla, come pure sarebbe necessario per agevolare alla nostra bandiera la lotta con le bandiere estere sulle coste estere; non l'aumentiamo, non la portiamo a 8 centesimi, non apportiamo ad essa un aumento che non richiedeva neppure quella Commissione che ebbe altra volta il mandato dalla Camera di studiare specialmente questa legge.

E lo stesso ragionamento ho fatto coi miei colleghi nel presentare l'emendamento alla Camera per quanto riguarda la pesca, poichè la pesca sulle coste estere è pure protetta dai diversi Stati a favore delle rispettive bandiere. Dunque, anche i nostri bastimenti di pesca trovano all'estero degli ostacoli; non aumentiamo le loro difficoltà.

Se oggi la tassa per tonnellata dei bastimenti nostri, che esercitano la pesca sulle coste estere, è fissata a 5 centesimi, lasciamo pure questa tassa, non la raddoppiamo portandola a 10; tanto più che le condizioni della nostra pesca sulle coste estere sono ben lungi dall'essere prospere.

Quando pensiamo che la Francia ricava oltre 40 milioni dai soli prodotti della pesca (e noi siamo ben lontani dal raggiungere questa cifra); quando si pensa che l'importazione della nostra pesca nazionale sta all'importazione della pesca straniera come 1 a 223, si vede quanto dobbiamo ancora fare per favorire questa industria.

Dunque il concetto mio e dei miei colleghi nel presentare gli emendamenti è stato in primo luogo un concetto, dirò così, di massima.

La Commissione, nella sua relazione, dice che accettava la proposta ministeriale, avendo veduto che la tariffa non differiva da quella proposta dall'altra Commissione che aveva con cura studiata questa legge; e noi vi domandiamo di uniformarci a questo criterio.

Nelle tasse consolari relative alla navigazione, ci sono i due articoli 44 e 45, pei quali si devia da questo concetto nella proposta in discussione, e noi vi domandiamo di riportare queste tasse a quel punto che la Commissione proponeva e che è quello che attualmente si fa.

Non portiamo variazione a quello che è attualmente.

In secondo luogo ci ha guidato una considerazione speciale per riguardo a questi due articoli della tariffa. Essi hanno influenza a danno della concorrenza che sperimentano le nostre navi nell'esercizio del cabotaggio sulle coste estere; ove naturalmente la bandiera indigena è favorita dalla rispettiva nazione. Non conviene, noi diciamo, aggravare queste tasse.

Io spero che queste spiegazioni siano sufficienti per indurre la Camera ad accogliere il nostro emendamento.

DELLA ROCCA. Dirò pochissime parole. Non temano che io voglia occupare lungamente il tempo della Camera. Io sento religiosamente i lunghi discorsi altrui,