

rità economica, ma anche per la stessa esistenza della Nazione italiana. (*Bravo!*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Luzzatto Arturo.

Luzzatto Arturo. Consenta la Camera che io, nel parlare su questo argomento, premetta una dichiarazione. Fin dall'inizio di questa discussione è apparso evidente che in questa legge sono in giuoco importanti interessi della industria siderurgica.

Ora io non voglio nascondere, cosa del resto già nota alla Camera, che mi trovo appunto ad essere direttore di una Società, che esercita una simile industria. È bensì da notare, come si dice anche nella relazione dell'onorevole De Martino, il quale precisa anche i nomi, che gli stabilimenti da me diretti non fabbricano specialità segnatamente destinate alla marina, ma piuttosto altri prodotti dell'industria siderurgica; ciò nondimeno comprendo che si vorrà egualmente attribuirmi la veste di interessato. Ma poichè sento qui nella Camera gli avvocati parlare spesso di cose che li interessano, sento gli agricoltori parlare continuamente degli interessi dell'agricoltura, perciò ho pensato che non vi possa essere ragione alcuna che vieti agli industriali di parlare degli interessi dell'industria, ed ho voluto prendere la parola, persuaso che sia cosa utile che coloro, ai quali si suppone una qualche competenza, esprimano il loro parere intorno al problema che si discute. Mi ha anche incoraggiato a parlare il fatto, che alla legge del 1896 si fa carico di essere stata come macchinata nell'ombra: forse si volle gettare sulla legge in discussione la stessa ombra mettendo nell'atmosfera un'aura di sospetti, aura di sospetti che una coraggiosa discussione da parte di industriali può, invece, far scomparire, dando così alle deliberazioni, che saremo per prendere, una molto maggiore serietà. E detto ciò entro senz'altro in argomento.

La legge del 1896 è stata criticata sotto tutti gli aspetti. Mi sembra però che non se ne sia ancora messo a nudo l'errore più grave, errore di massima che consisteva nel confondere insieme i premi di costruzione con quelli di navigazione. Infatti, essendo stabiliti premi di navigazione per le navi costruite in Italia e premi di costruzione purchè il materiale fosse comprato in Paese, ne veniva la logica conseguenza che il costruttore esigeva dall'armatore una parte del premio futuro di

navigazione, e che lo stabilimento siderurgico cercava di prendere al costruttore qualche cosa più del dazio di entrata. Si è così obbligato l'armatore a farsi costruttore e poi anche siderurgico per ovviare a questa collisione di interessi portata dalla legge stessa.

Ora, se a ciò avesse fatto attenzione l'onorevole Franchetti, avrebbe subito compreso la ragione della crisi presente nonostante le dichiarazioni fatte alle capitanerie di porto, e non avrebbe posto nel suo discorso del primo febbraio il dilemma che non esiste: « o sono fittizie le dichiarazioni o è fittizia la crisi. »

Le dichiarazioni sono state fatte dagli armatori nella speranza appunto che la legge continuasse ad aver vigore; e se la legge fosse abrogata, si affrettarebbero a ritirare queste dichiarazioni.

Da questo mi pare che venga una prima logica deduzione: che, cioè, le due questioni devono essere completamente separate.

Il premio di navigazione lo si dia, se lo si crede necessario allo incremento della marina mercantile: lo si colleghi, se si crede, alle future convenzioni postali e marittime; si studi insomma *ex novo* la questione; ma non la si colleghi con la questione delle costruzioni in Italia, questione, che ha un'altra portata, un altro scopo.

Su questo argomento dei premi di navigazione, così come lo ho ora posto, dico subito che non ho una speciale competenza, ma poichè ho detto più sopra che deve essere studiata *ex novo* la questione, tengo a giustificare la ragione di tale asserzione.

Pur non avendo competenza speciale nella questione tecnica della navigazione, sono stato colpito dalla poca precisione dei dati portati a suffragio dei loro argomenti dagli oratori che mi hanno preceduto, e che hanno parlato contro il disegno di legge del Ministero.

Citerò qualche esempio. L'onorevole De Martino dice nella sua relazione che un *cargo-boat* di 4 mila tonnellate e del costo di un milione e mezzo dà annualmente con i noli bassi del 1895 e senza premi di navigazione un utile netto da interessi, ammortamento, assicurazione ecc., di lire 257,157, cioè più del 16 per cento!

Mi guarderò bene dal discutere particolarmente queste cifre; noto solo che il mer-