ficate come negli articoli seguenti, restando con la stessa data abrogate quelle del Regio Decreto 17 giugno 1900, n. 220. »

A questo articolo l'onorevole Galli propone il seguente emendamento:

« *Dopo le parole:* sono modificate come negli articoli seguenti, *aggiungere:* tranne per le navi mercantili dei laghi e dei fiumi, nazionali ed estere, costruite in Italia. »

Primo inscritto a parlare intorno a questo articolo è l'onorevole Berio.

(*Non è presente*).

Non essendo presente, ha facoltà di parlare l'onorevole Imperiale.

Imperiale. Rinunzio.

Presidente. Allora ha facoltà di parlare l'onorevole Galli per isvolgere il suo emendamento.

Galli. Onorevoli colleghi, lo stato dell'animo mio per una recente sventura, fa sì che io parli, più che mai, per forza. Spero tuttavia di non giungere troppo tardi per ricordare a voi una questione, la quale è ben più grave di quel che sembri, e ben più interessante per il Paese di quel che si creda. Con mia meraviglia nessuno ne ha parlato, è quindi anche sfortunata. Ma avviene delle cause giuste come di quell'antico, il quale, minacciato rispondeva: batti; ma ascolta. Ed è una ragione di più per richiamare intorno ad essa tutta la vostra attenzione. Intendo discorrere della navigazione fluviale, come avrete compreso dal mio emendamento letto dall'illustre nostro presidente.

Nella legge del 1896 era scritto così:

« Per gli scafi delle navi mercantili di mare, dei laghi e dei fiumi, nazionali od estere, costruite in Italia, è accordato un compenso di costruzione per ogni tonnellata di stazza lorda di lire 77, ecc. »

Che cosa si dovesse intendere per navi mercantili dei laghi e dei fiumi era precisato nell'ultimo capoverso dell'articolo medesimo, il quale diceva precisamente:

« Nessun compenso è dovuto per gli scafi di ferro, acciaio, o legno, di qualunque portata, non destinati alla navigazione, ma riservati al servizio interno dei porti, delle rade, dei laghi e dei fiumi, come draghe e bette, rimorchiatori senza coperta, barche e battelli, boe e gavitelli. »

E perchè non vi fosse più alcun dubbio, malgrado le accennate chiarissime indicazioni, nell'articolo terzo, ricordando che cosa si facesse per questi scafi galleggianti, riservati al servizio interno, si diceva: « Con altro Decreto Reale sarà stabilito per questi, come per ogni altro galleggiante, destinato al servizio interno dei porti, un dazio d'importazione nei porti e nelle rade d'Italia, ecc. »

Alla legge si aggiunse un regolamento. E precisamente all'articolo secondo in cui è esposto ufficialmente che cosa s'intenda per navi, succedette, come dirlo? una metamorfosi che parrà graziosa, ma che dichiaro strana. Si affermava: « Per gli effetti della legge sono navi mercantili di mare tutti i bastimenti della marina mercantile, muniti di atto di nazionalità ed i rimorchiatori con coperta; » e si aggiungeva: « Sono poi navi mercantili di fiumi e di laghi i rimorchiatori di piroscafi in genere con coperta in servizio dei fiumi e dei laghi. Tutti gli altri sono considerati come galleggianti. »

Quindi, mentre nella legge era dichiarato che tutte le navi le quali servono alla navigazione fluviale e *non servono al servizio interno dei porti*, devono godere il compenso stabilito dalla legge, nel regolamento si stabiliva tutto l'inverso. Si determinava cioè, che, anche senza essere di servizio nell'*interno* dei porti, le navi che farebbero la navigazione e che quindi, per così dire, in confronto delle stabili *entro il porto*, erano viaggianti nel percorrere su e giù i fiumi, dovevano considerarsi assolutamente escluse. Non si ricordavano e non si aiutavano che le costruzioni concernenti i rimorchiatori. E poichè cambiati i mezzi, non cambiano le cose, immaginate la nave rimorchiata da un cavallo: la legge stabiliva che il sussidio fosse dato alla nave, il regolamento voleva che fosse dato al cavallo!

E pazienza di questo. Non discuto, e narro; tanto più che nella legge proposta, o signori, avviene una metamorfosi completa; si fa sparire il cavallo, si fa sparire la nave. La navigazione fluviale è cosa morta. Pei laghi, pei fiumi, non c'è più disposizione alcuna.

Onorevole ministro, perchè questo?

So bene che è un sogno, per quanto un bel sogno, quello del gran porto di Roma, come era stato ideato sotto lo influsso delle memorie di Claudio e di Traiano. Le rivoluzioni nei luoghi, nei tempi, e più