

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Pantaleoni.

**Pantaleoni.** L'emozione stessa prodotta dall'emendamento Pantano dimostra che un certo interesse è in giuoco, e questo interesse è molto manifesto. Da un lato l'onorevole ministro si trincerava dietro difficoltà pratiche di prova.

Ora per parte mia vorrei fargli osservare che coteste difficoltà non vi sono, che egli non avrà da applicare l'emendamento Pantano se non nel caso nel quale il *trust* abbia dato risultati tali da essere manifestamente scandaloso e dannoso al pubblico. Solo in quei casi emergerà la esistenza del *trust*, solo in quei casi sarà dimostrabile.

Convengo perfettamente con l'onorevole Bettòlo che i sindacati si possono fare con molti scopi e che in gran parte dei casi gli scopi sono perfettamente legittimi e che i *trusts* sono necessari. Anzitutto voglio ammettere che nella maggior parte dei casi i *trusts* e i sindacati si fanno per risparmiare sulle spese generali e quindi hanno per risultato una diminuzione nei prezzi. Ma ciò non esclude che in molti altri casi avvenga che si facciano per imporre al paese un prezzo di monopolio. Ora nei casi in cui il fatto sarà scandaloso, in cui la opinione pubblica sarà preoccupata, in cui la stampa griderà, a lei non mancherà la prova.

In quanto all'onorevole Fiamberti che cita in proposito il Codice penale, dico: è tutt'altra cosa, onorevole collega; una cosa è una disposizione penale, altra è una disposizione come quella proposta dall'onorevole Pantano, di togliere un privilegio. Ora prego Lei, che è giurista, di vedere la differenza tra la sua proposta e quella dell'onorevole Pantano e di riconoscere come l'una non sia assolutamente conciliabile con l'altra.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Bettòlo, per fatto personale.

**Bettòlo.** L'egregio amico personale Pellegrini ha affacciato il dubbio che non sia possibile stabilire un *trust* allo scopo di abbassare i noli, e dice che io aveva espresso una opinione che non aveva alcuna relazione con l'ordine del giorno Pantano. Due parole per esprimere come i miei dubbi siano fondati. Richiamo alla memoria come nella Camera siano state discusse le convenzioni marittime nell'anno 1891-92 ed allora dalla mia bocca e da quella dell'onorevole Maggiorino Ferraris

sorgeva una specie di denuncia a carico della Navigazione generale italiana la quale, allo scopo di avere il monopolio dei traffici fra la Sardegna ed il continente...

**Pantano.** E la Sicilia.

**Bettòlo.** ... e la Sicilia, ove altri armatori erano applicati, abbassò i noli, e quei poveri armatori hanno dovuto legare le proprie navi lungo le banchine dei porti. E quando scomparvero questi deboli organismi, allora la Navigazione Generale ha elevato i noli, ed ancora adesso la Sardegna e la Sicilia ne sopportano le conseguenze. Ora considerate, trasportando in altro campo l'esempio, che al porto di Genova ed ai nostri porti in generale accedono Società estere di navigazione che sono veramente organismi forti e che queste Società, pur di conquistare il monopolio dei nostri traffici, sono disposte a fare sacrifici di danaro per essere a breve scadenza economicamente e politicamente ricompensate, e che al conseguimento di questo scopo si presta l'emendamento dell'onorevole Pantano. Ciò posto potrei accettare l'emendamento dell'onorevole Pantano ad un patto soltanto, che fosse soppressa una parola: *delle merci*, cioè a dire: « nei porti italiani il prezzo di noli per il trasporto dei passeggeri. » Per le merci, come ben disse l'onorevole ministro della marina, è impossibile il provvedimento, anzi esso è di pericolosa applicazione.

**Presidente.** L'onorevole Pantano ha facoltà di parlare.

**Pantano.** Io non voglio cose che escano fuori dalle necessità vere dell'economia nazionale. Guardiamo bene a quello che facciamo nel togliere o nell'aggiungere.

Il caso messo avanti dall'onorevole Bettòlo purtroppo forma la storia dolorosa della nostra navigazione interna, ed è una sventura assolutamente nazionale, perchè non è venuta mai nei porti italiani nessuna nave estera, che abbia ribassato artificialmente i noli per conservare il monopolio presso di noi. Ma questo ha fatto invece permanentemente la Navigazione generale italiana, la quale, sussidiata per alcune linee, e monopolizzatrice di esse, col ribasso dei noli ha fugato la concorrenza ed è rimasta padrona della situazione. Adunque, questo pericolo finora non si è verificato: ma io ammetto che possa verificarsi. In tal caso se, cioè, le Compagnie italiane si coalizzano per rialzare i noli, non si tratta più di rialzo artificiale se poi i noli