

soluzione provvisoria sta per finire; nel giugno 1913, scadono le convenzioni con la Società dei servizi marittimi; che cosa volete fare prima delle vacanze estive, tenendo conto che una parte del tempo sarà assorbita dalla discussione sulla riforma elettorale? Volete che questi disegni di legge vengano discussi, oppure vi addormentate in una neghittosità la quale, tra le conseguenze, anche da voi non volute espressamente, avrà questa: che, quando il giugno 1913 sarà per giungere, dovremo ricorrere ad un'altra soluzione provvisoria nella quale necessariamente l'economia nazionale e lo Stato avranno la peggio: l'economia nazionale perchè la marina, non essendo tranquilla sul suo avvenire, continuerà nella sofferenza; lo Stato, perchè le Società capitalistiche, nelle strettoie del tempo, gli metteranno la corda al collo.

Il problema è tanto più importante, in quanto, per la guerra che si sta combattendo, l'erario dello Stato è posto ad una dura prova. Mi felicito, tutti ci felicitiamo nel sapere che l'erario presenti una resistenza così magnifica alle fortissime spese che ora si hanno ed anche a quelle che si potranno avere per l'avvenire: perchè di fronte ad una questione d'alto interesse e d'onore nazionale, siamo tutti consenzienti e non facciamo questione di partiti. (*Vive approvazioni*).

Quel che occorre è necessario dare. (*Nuove approvazioni*).

Ma, se l'erario dello Stato e con esso l'economia nazionale sopportano tale peso, non è necessario che noi d'altra parte provvediamo a rinsaldare, a irrobustire, a ringagliardire tutti gli elementi della ricchezza, fra cui primeggia la marina mercantile, che è ausiliaria di tutte le industrie? Provvediamo perchè nell'avvenire non si abbiano ancora a leggere quelle tristissime cifre che l'egregio relatore del bilancio della marina ha elencato nella relazione. Le quali cifre testimoniano che, mentre in ogni parte del mondo civile la marina mercantile va innanzi a gonfie vele, solo in questa terra nostra, che si potrebbe chiamare la patria della navigazione, si arretra o quanto meno stagna.

L'onorevole relatore si domanda il perchè di questa decadenza, mentre la guerra coi suoi noli elevati e la massa di trasporti enormi dovrebbe essere un buon coefficiente. La risposta è facile. La guerra (per fortuna) non sarà eterna, e l'industria marinara non

può rifiorire, se non a patto di essere tranquilla e sicura sul suo avvenire.

Per precisare il problema, intende il Governo che i disegni di legge di cui io parlo siano discussi nella prossima estate, ovvero intende ancora differirli ad un altro anno, cioè ad altra legislatura, cioè a calende veramente greche, lasciando che intanto l'industria della navigazione precipiti a rovina non riparabile?

Questa è la domanda che rivolgo al Governo e sulla quale attendo risposta. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. L'onorevole relatore ha facoltà di parlare.

DEL BALZO, *relatore*. La Giunta del bilancio si è occupata di questa grave questione della quale oggi hanno intrattenuto la Camera i colleghi Cavagnari, Salvatore Orlando e Canepa; e se i colleghi hanno avuto la pazienza di leggere una parte di questa mia relazione, avranno veduto come la Giunta abbia richiamato l'attenzione della Camera su questo ponderoso problema, parlando appunto del credito navale e della legge relativa, alla quale si riferiva il collega Orlando.

Nella relazione abbiamo anche esposto le condizioni della nostra marina mercantile, condizioni che invece di migliorare, peggiorano; noi abbiamo indicato alcune cause, tra cui una delle principali il nostro vieto sistema dell'abbonamento delle tasse di ancoraggio, poichè, mentre questi abbonamenti sembrano fondati sulla reciprocità colle altre nazioni marinare, sono invece una vera protezione a rovescio a danno della marina nazionale; poichè, mentre l'Italia è uno dei paesi che ha i maggiori porti nel mare Mediterraneo e ogni porto ha un commercio grande e cospicuo, parecchie di queste nazioni, alle quali diamo la reciprocità, hanno pochissimi porti e ne hanno alcuni che per un periodo dell'anno sono chiusi al traffico per ragione dei geli che li rendono inaccessibili.

Ora che cosa avviene? Che la tassa di ancoraggio, la quale in Italia finisce per diventare una spesa minima per le navi estere le quali approdano in questi porti, diventa per noi una vera e propria tassa penosa e gravosa.

Abbiamo anche parlato della navigazione di cabotaggio, la quale ormai si può dire che sia sfruttata quasi tutta dalla marina estera; ed abbiamo parlato anche del trasporto del carbone. In Italia si traspor-