

e fecondo di quel sacro battesimo della sua vita civile, e l'opera sua si riassume in una battaglia per la purità e la vitalità della lingua, strumento, legame e linfa spirituale della salda unità della stirpe.

E negli ultimi giorni che lo avvicinavano al termine della vita tanto onorevolmente vissuta, egli fu cittadino e non più letterato, ed inculcò e ripeté agli intimi di amare, amar molto l'Italia, di difendere ad ogni costo la salvezza dello Stato e (ricordato oggi, sia di auspicio alla rinnovata compagine del Governo) di appoggiare fedelmente la rappresentanza personificata nel Ministero.

Questa fu la figura salda del nostro collega che dobbiamo ricordar con onore.

Propongo che la Camera invii le sue condoglianze alla nobile vedova del senatore Morandi ed alla sua famiglia. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro d'agricoltura.

BERTINI, *ministro d'agricoltura.* Il Governo si associa alle parole di condoglianza che sono state pronunciate dai colleghi Arcangeli e Soleri per i compianti nostri colleghi. In particolare poi per quanto riguarda l'ex-deputato onorevole Margaria debbo portare una parola di rimpianto anche a nome del collega onorevole Peano che me ne ha dato speciale incarico, perchè appunto l'onorevole Peano è succeduto nel collegio di Barge al compianto onorevole Margaria, e ne fu estimatore ed amico.

PRESIDENTE. Pongo a partito le proposte di inviare condoglianze al comune di Paesana e alle famiglie dell'onorevole Margaria e dell'onorevole Morandi.

(*Sono approvate*).

Seguito della discussione sulle comunicazioni del Governo.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: Seguito della discussione sulle comunicazioni del Governo.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Banelli, che ha presentato, insieme con l'onorevole Giunta, il seguente ordine del giorno:

« La Camera invita il Governo a seguire una politica marinara rispondente alle necessità del Paese ».

BANELLI. Quale debuttante comincio il mio dire non senza perplessità. Però egoistici riflessi, riguardanti la mia persona, non possono essermi freno nell'esprimere il mio pensiero sul programma della

marina mercantile che tanto appassiona ed interessa il nostro Paese ed interessa particolarmente la mia regione, la Venezia Giulia, che dal mare trae le prime fonti di lavoro e di benessere.

L'onorevole Celesia mi ha preceduto l'altro giorno, ed ha già esposto cifre e dati statistici che mi esonerano dall'annoiarvi con simili dimostrazioni.

Noi sappiamo che prima della guerra l'Italia aveva una marina mercantile assolutamente insufficiente per i suoi traffici. Ne derivava come prima logica e non lodevole conseguenza che circa tre quarti delle merci imbarcate e sbarcate nei porti italiani, venivano trasportati con bandiera estera, e ben la metà dei passeggeri e degli emigranti disertavano la nostra bandiera. Perdute durante la guerra 840 mila tonnellate, la febbrile attività immediata all'armistizio in uno con il concorso del tonnellaggio della Venezia Giulia, ha permesso che il nostro tonnellaggio complessivo arrivi oggi a circa tre milioni e trecentomila tonnellate *dead weight*.

Il decreto De Nava aveva provveduto alla reintegrazione del tonnellaggio perduto durante la guerra. Esso però veniva a scadere col 30 giugno 1921. In previsione di continuare il programma di costruzioni già iniziate, l'allora ministro del commercio aveva dichiarato che un ulteriore provvedimento sarebbe stato preso anche per poter permettere alle singole società di navigazione di costruire i piroscafi misti che più occorre per i nostri traffici sulle linee ad itinerario fisso ed in concorrenza colle linee estere che facevano capo ai nostri porti o li toccavano e che ci mettevano in condizioni di inferiorità verso altre bandiere.

In previsione di questi provvedimenti governativi, vario costoso materiale era stato importato nel nostro Paese. Il ministro Alessio con raro intuito aveva provveduto ad una liquidazione del decreto De Nava di modo che attraverso un premio ridotto fosse possibile, con sacrificio dell'una e dell'altra parte, l'ultimazione di quel programma navale per il quale ingenti somme di danaro erano emigrate dall'Italia all'estero.

Ma il ministro Alessio aveva provveduto non a favorire una determinata casta di interessati, dando semplicemente dei premi di costruzione, perchè il sacrificio dello Stato, ove così si fosse fatto, non avrebbe portato a quei benefici che il legislatore si