

CLXX.

1^a TORNATA DI LUNEDÌ 22 GIUGNO 1896

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE CHIMIRRI.

INDICE.

Disegni di legge (*Discussione*):

Esercizio di ferrovie Pag. 6233

Oratori:

DONATI, *relatore* 6238PERAZZI, *ministro dei lavori pubblici*. 6238

RIZZO 6238

VALLI E. 6235

VENDRAMINI 6233-39

Marina mercantile 6240

Oratori:

BETTÒLO 6241

RANDACCIO, *relatore* 6240

Giuramento del deputato TURATI 6235

La seduta comincia alle 10.

Miniscalchi, *segretario*, dà lettura del processo verbale della seduta di sabato scorso, che è approvato.

Discussione del disegno di legge per l'esercizio delle linee: Padova-Bassano, Treviso-Vicenza e Vicenza-Schio.

Presidente. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Esercizio delle linee di proprietà dello Stato, Padova-Bassano, Treviso-Vicenza e Vicenza-Schio.

Domando all'onorevole ministro se consente che la discussione si apra sul disegno di legge della Commissione.

Perazzi, ministro dei lavori pubblici. Acconsento.

Presidente. Allora si dia lettura del disegno di legge della Commissione.

Miniscalchi, segretario, legge:

« *Articolo unico.* È fatta facoltà al Governo del Re di trattare e stipulare con una Società diversa dalla Società delle Ferrovie Meridionali, Rete Adriatica, un contratto per l'esercizio delle linee di proprietà dello Stato Vicenza-Thiene-Schio, Vicenza-Cittadella-Castelfranco-Treviso e Padova-Camposampiero-Cittadella-Bassano, oggidì affidate alla Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche, sedente in Padova, in base ai contratti di prossima scadenza 2 ottobre 1874 e 17 aprile 1875, già pattuiti con le provincie di Vicenza, Padova e Treviso, alle quali lo Stato è succeduto per la legge di riscatto di quelle ferrovie in data 25 giugno 1882, n. 871 (Serie 3^a).

« Al nuovo contratto sarà assegnata una durata non maggiore di quella del primo periodo di esercizio della Rete Adriatica, che spira col 30 giugno 1905, ed in esso, oltrechè avere di mira il pubblico interesse, dovrà il Governo ottenere la cessazione od una riduzione degli oneri che attualmente pesano sul bilancio dello Stato per questo titolo. »

Presidente. La discussione generale è aperta.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Vendramini.

Vendramini. Si tratta di provvedere allo esercizio di una piccola rete per un tempo breve, non oltre il 1905, essendo prossima la scadenza del contratto in corso con l'attuale concessionario.

Nessuna divergenza di opinione può esservi su questo punto, poichè è evidente la

necessità di rinnovare il contratto con altro concessionario.

Il Governo e la Commissione ammettono che, in occasione del nuovo contratto, siano da applicarsi dei criteri speciali, abbandonando, quindi, il sistema di affidare l'esercizio di questa rete alla Società delle Meridionali (Rete Adriatica), colle norme del capitolato annesso alla convenzione esistente fra il Governo e la Società delle Meridionali, fino dal 1884.

Una qualche esitanza parmi che ci sia sulla scelta della persona, a cui devesi concedere l'esercizio della rete, ed anche sulle condizioni da imporsi al concessionario.

Di queste condizioni, alcune sono già ricordate nella relazione dell'onorevole Donati; altre rappresentano desiderî e voti di interessati. Ed io mi permetterò di accennare a quelle condizioni ed a questi desiderî: in quanto che, dalle dichiarazioni che potrà fare il Governo, dipenderà il mio voto sul disegno di legge in esame.

Credo che il Governo abbia aperto delle trattative, e che si trovi anche in grado di rispondere, senz'altro, in forma esauriente. Ad ogni modo, desidererei anzitutto di sapere se le condizioni che più particolarmente furono richiamate nella relazione dell'onorevole Donati, siano state prese in considerazione dal ministro dei lavori pubblici, e se questi possa assicurare che saranno riguardate come necessarie e sostanziali nelle nuove concessioni.

La Commissione domanda:

« che siano mantenute su tutte le linee le attuali coppie di treni, e possibilmente sia istituita una coppia di treni diretti tra Vicenza e Treviso;

« che sieno conservate le vigenti tariffe pei viaggiatori; che sia mantenuto l'incrocio dei treni a Cittadella, migliorati gli orari in relazione alle coincidenze con Venezia e Milano, ed aumentata la velocità;

« che vengano istituiti i biglietti d'abbonamento od a serie;

« che, migliorato il servizio merci, sieno mitigate le tariffe con speciale riguardo al grano, bestiame, ecc.; che sia reso facoltativo il carico e scarico ai mittenti e destinatarii in tutte le stazioni. »

Oltre queste condizioni, che la Commissione ha ritenuto di speciale importanza, al-

tre sarebbero nel desiderio del pubblico che usa di quella linea.

E per primo ricordo, ed è pure accennato nella relazione dell'onorevole Donati, il diritto che intenderebbero far valere gl'impiegati dello Stato, quando percorrono la rete Veneta, di avere la riduzione del 30 o del 50 per cento non sulle tariffe della Società esercente la rete Adriatica, ma su quelle che sono in vigore su quelle linee.

E sarebbe pur desiderio del personale che attualmente trovasi al servizio della Società Veneta, qualora il nuovo contratto si stipuli con quella Società, che un organico fosse per esso stabilito; in quanto che se, come benissimo si osserva nella relazione, la bontà del servizio sta in rapporto col trattamento che si fa al personale, è opportuno che il Governo efficacemente influisca al momento della stipulazione del nuovo contratto, perchè quel personale sia sufficientemente garantito nel proprio avvenire.

Vengo ora a fare alcune osservazioni, le quali riflettono la bontà e specialmente la rapidità del servizio sopra alcune linee.

Qui occorre ricordare che sopra 8 treni, 4 di andata e 4 di ritorno, abbiamo 5 treni misti, e che il servizio delle merci a piccola velocità, per esempio tra Bassano e Venezia, ossia per un percorso di 82 chilometri, può regolarmente farsi in 4 giorni!

Mi permetto inoltre di far presente che il tronco Vicenza-Thiene-Schio dà utili ragguardevoli, che sono in proporzioni maggiori di quelli che si ottengono dalla Vicenza-Treviso-Padova-Bassano.

Ora il beneficio maggiore che si ottiene su quel tronco richiederebbe un corrispettivo, cioè l'aumento di un treno per favorire meglio le corrispondenze di quell'importantissimo centro industriale che è Schio, con la linea Milano-Venezia.

Ricorderò ancora che, siccome sono in progetto delle tramvie tra Bassano e Thiene, Pioviene e Thiene e Asiago e Thiene, sarà opportuno nell'occasione della stipulazione del contratto, di tenere presente il diritto di accesso nella stazione di Thiene. E qui mi permetto di richiamare l'attenzione del ministro anche sopra un altro argomento. Intendevo in questi giorni di presentare una interrogazione per sapere se, dopo l'apertura del tronco ferroviario da Trento a Primolano, il Governo, in esecuzione dell'articolo 13 del trattato di

pace concluso fra l'Austria e l'Italia il 13 ottobre 1866, senta il dovere di un qualche provvedimento per affrettare la costruzione di quella linea che è destinata a congiungere il Veneto col Trentino per la valle del Brenta.

Si tratta di una ferrovia la quale corre sul territorio che io riguardo tutto italiano da Venezia a Trento, e che è interrotta soltanto per un tratto di 30 chilometri sullo estremo lembo del nostro confine.

L'articolo 13 del trattato surricordato è in questi termini:

« I Governi d'Italia e d'Austria desiderando d'estendere i rapporti fra i due Stati, s'impegnano di facilitare le comunicazioni ferroviarie e di favorire la costruzione di nuove linee per collegare tra loro le reti italiane ed austriache. »

L'esistenza di tale articolo ha indotto tutti i ministri dei lavori pubblici, coi quali ho avuto l'onore di conferire su questo argomento, a dichiarare che la linea Bassano-Primolano dovrebbe esser costruita immediatamente, quando fosse compiuta la linea della Valsugana fino al confine nostro verso Trento.

Ora questo fatto è avvenuto e mi pare impossibile che, verificatasi la condizione che altra volta ponevasi per occuparsi prontamente di quella linea, non si abbia ora a costruirla senza indugio.

I progetti esistono da molti anni; sono stati riveduti, rifatti, ridotti; e furono anche argomento di recenti trattative per la loro esecuzione.

Spero quindi che l'onorevole ministro non avrà difficoltà a dichiararmi quali in proposito sieno le sue intenzioni.

Io osservo che, con la rinnovazione del contratto, probabilmente si raggiungerà anche il fine di risparmiare circa lire 90 mila sul bilancio dello Stato.

Ora, se a questa si aggiungesse l'altra somma che può darsi ad una Società, in base alla nuova legge per le sovvenzioni chilometriche, si potrebbero avere: 120 mila lire di sussidio chilometrico per la nuova linea, più le 90 mila del risparmio ottenuto mediante il nuovo contratto per la rete veneta. Sono lire 210 mila. Tale somma potrebbe essere sufficiente per il servizio degli interessi sul capitale necessario alla costruzione di quella linea fino a quando saranno cessati

gli attuali impegni, che l'onorevole ministro accennava ieri che esistono, per lo meno fino al 1901.

È una idea che mi parrebbe apprezzabile e che potrebbe diventare anche la base di una trattativa con qualche Società disposta a fare la costruzione.

Ad ogni modo, mi permetto di presentare un ordine del giorno che spero sia accettato dalla Commissione, e trovi anche benevola accoglienza da parte dell'onorevole ministro:

« La Camera, in relazione all'articolo 13 del trattato 3 ottobre 1866 concluso fra l'Italia e l'Austria, invita il Governo a presentare i provvedimenti che crederà necessari per collegare le reti ferroviarie venete con la linea Trento-Primolano, mediante la costruzione del tronco Bassano-Primolano. »

Il mio collega Valli ha pure firmato questo ordine del giorno.

Giuramento del deputato Turati.

Presidente. Essendo presente l'onorevole Turati, lo invito a giurare. (*Legge la formula.*)
Turati. Giuro.

Seguito della discussione del disegno di legge sull'esercizio delle linee Padova-Bassano, Treviso-Vicenza e Vicenza-Schio.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Valli Eugenio.

Valli Eugenio. La presente discussione deve rimanere in una cerchia molto ristretta, perchè l'accurata e diligente relazione dell'onorevole nostro collega Donati ha posto con molta esattezza i termini precisi del disegno di legge.

Tutto al più, si potrebbe fare una lieve osservazione, la quale in fondo costituisce il migliore degli elogi.

Mentre il disegno di legge presentato dal Ministero, chiedeva facoltà al Governo del Re di trattare e stipulare con la Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche, sedente in Padova, un contratto per l'esercizio delle linee di proprietà dello Stato Vicenza-Thiene-Schio, Vicenza-Cittadella-Castelfranco-Treviso e Padova-Camposampiero-Cittadella-Bassano, oggidi affidate alla stessa Società, in base ai contratti di prossima scadenza 2 ottobre 1874

e 17 aprile 1875, già pattuiti con le provincie di Vicenza, Padova e Treviso, alle quali lo Stato è succeduto per la legge di riscatto di quelle ferrovie in data 25 giugno 1882, n. 871 (Serie 3ª), la Commissione ha creduto bene di allargare questa facoltà con qualsiasi altra Società, diversa dalla Società delle ferrovie meridionali, Rete Adriatica.

Il pensiero della Commissione è stato indubbiamente savio ed anche previdente. La concorrenza, senza dubbio, può recare in molti casi utili risultati; ma, nel caso attuale, non è suscettibile di alcuna utilità alle provincie venete, nei riguardi delle quali si tratta di votare il presente disegno di legge.

Per darne una dimostrazione, molto semplice del resto, basta farsi questa domanda: la Società Veneta, attuale concessionaria, come ha adempiuto agli obblighi suoi? La risposta, in omaggio alla verità, controllata anche da pubblici documenti, è la seguente: la Società Veneta, concessionaria di circa 600 chilometri, ha un ordinamento ferroviario, il quale non lascia luogo a nessuna censura e corrisponde, nella maggior parte dei casi, a tutto quello che di meglio ci può essere a tale riguardo.

Inconvenienti, certamente, vi sono, così per la Società Veneta, come per altri concessionari di linee ferroviarie; ma ad ogni modo il bene supera il male, senz'alcuna ombra di dubbio.

La relazione stessa dell'onorevole Donati, esprimendo parecchi desiderii, avverte che alcuni di essi sono stati già appagati. Quindi non si può fare altro che domandare la continuazione: cioè, che sieno mantenute, su tutte le linee, le attuali coppie di treni; che sieno conservate le vigenti tariffe per i viaggiatori, che sia mantenuto l'incrocio dei treni a Cittadella, migliorati gli orari in relazione alle coincidenze con Venezia e Milano, ed anche aumentata la relativa velocità.

Ma, onorevoli colleghi, non dobbiamo e non possiamo fermarci qui.

Possiamo proseguire, aggiungendo questi altri vantaggi, del resto perfettamente noti alla onorevole Commissione, e che io ho appena il merito infinitesimale di esporre in questo recinto.

I vantaggi sono questi: i servizi cumulativi, convenuti colle reti Adriatica e Mediterranea, con tutte le ferrovie secondarie e

con i laghi: i biglietti di andata e ritorno a base differenziale per modo che, a maggior distanza, corrisponde minor base chilometrica: la corrispondenza diretta con biglietti di andata e ritorno con i centri maggiori delle grandi reti e sulla linea ferroviaria Vicenza-Schio: biglietti a serie con riduzioni e validità maggiori di quelle in vigore sulle grandi reti, e biglietti circolari promiscui colle linee dell'Adriatica in tutti i casi di maggiori possibili rapporti.

In seguito, la relazione del nostro onorevole collega, chiede che vengano istituiti biglietti di abbonamento od a serie; che, migliorato il servizio merci, siano mitigate le tariffe con speciali riguardi al bestiame ed al grano, ecc., ed infine che sia reso facoltativo il carico e lo scarico dei mittenti e destinatari in tutte le stazioni.

Soggiunge che, questi patti, non sono gravosi ed è vero; ma è anche vero che, in parte, questi patti hanno già ottenuto una discreta soddisfazione.

Difatti, vennero estese alle linee della Società Veneta tutte le riduzioni per il trasporto delle persone e delle merci, stabilite nelle condizioni speciali in vigore nelle grandi reti. Si agevola pure il traffico, accordando speciali riduzioni per il trasporto di alcune merci.

E qui dobbiamo fare, onorevole Donati, insieme, una preghiera all'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Lei sa, in proposito, quello che è avvenuto.

La Società, in alcuni casi, accordò varie riduzioni, precisamente come Lei desidera, al numero 5, in relazione al grano, e fu costretta, essa sola, ad assoggettarsi al relativo danno, perchè il Governo non volle concorrervi in nessun modo.

Dimodochè, la Società Veneta si è dovuta assumere, essa direttamente ed esclusivamente, per conto suo, il carico di cui parlo attualmente.

Appunto in questa maniera, venne istituito il trasporto dei colli fino a venti chilogrammi per mezzo di cartolina ferroviaria.

La Società poi, associandosi alla Convenzione di Berna, fece godere ai trasporti da e per le sue linee, tutti i vantaggi che derivano dalla Convenzione medesima.

Infine concede sulle linee venete, ed in concorso con la rete Adriatica, perfino l'ab-

buono del 60 per cento nella ricorrenza di feste religiose e civili: accorda riduzioni agli studenti degli Istituti tecnici e scuole commerciali, musicali, secondarie, elementari, ai maestri militari, agli iscritti di leva, ecc.

La relazione accenna in seguito anche a nuovi bisogni che ci sono a tale riguardo. Non c'è bisogno che io li enumeri. Unisco la mia voce a quella dell'onorevole relatore per il loro sodisfacimento, con quella relativa graduazione di tempo, dalla quale, onestamente, non possono essere disgiunti.

Insomma, si capisce che qualche inconveniente ci possa essere, come quello lamentato dall'onorevole relatore per il trasporto delle merci, quando queste passano dalla linea della Società Veneta a quella Adriatica.

Ma, dato che la mancata applicazione di tariffe differenziali colpisce appena un terzo del traffico totale, per ragioni lucidamente esposte dall'onorevole Donati, si vede che il malanno è di una importanza assai relativa, del quale, tuttavia, deve essere studiato il modo di riparazione.

Tanto per la chiarezza della cosa, unisco a queste brevi considerazioni, il piccolo quadro della percorrenza chilometrica dei viaggiatori. Fatto il confronto con la spesa proporzionale sulle grandi Reti, il vantaggio rimane sensibilmente a favore della Società Veneta.

Sola andata.

	I Classe	II Classe	III Classe
Chilometri 60.			
Grandi reti	L. 6.80	L. 4.75	L. 3.10
Società Veneta	» 5.50	» 4.00	» 2.40
Differenza	<u>L. 1.30</u>	<u>L. 0.75</u>	<u>L. 0.70</u>
Chilometri 52.			
Grandi reti	L. 5.90	L. 4.15	L. 2.65
Società Veneta	» 4.55	» 3.25	» 2.05
Differenza	<u>L. 1.35</u>	<u>L. 0.90</u>	<u>L. 0.60</u>
Chilometri 36.			
Grandi reti	L. 4.10	L. 2.85	L. 1.85
Società Veneta	» 3.55	» 2.60	» 1.65
Differenza	<u>L. 0.55</u>	<u>L. 0.25</u>	<u>L. 0.20</u>

Andata e ritorno.

	I Classe	II Classe	III Classe
Chilometri 48.			
Grandi reti	L. 8.05	L. 5.65	L. 3.65
Società Veneta	» 7.20	» 5.20	» 3.30
Differenza	<u>L. 0.85</u>	<u>L. 0.47</u>	<u>L. 0.35</u>

Se poi, dai viaggiatori, voi passate a parlare della percorrenza chilometrica con la rispettiva tariffa della Società Veneta e delle grandi reti, voi vedete i risultati seguenti:

Dieci tonnellate di granaglie pagano per il percorso Treviso-Cittadella lire 21.90, mentre pagherebbero lire 27.35 colle tariffe delle grandi reti; 10 tonnellate di carbone vegetale pagano da Vicenza a Treviso lire 32.25 mentre pagherebbero lire 36.75 con la tariffa delle grandi reti; 10 tonnellate di calce da Vicenza a Castelfranco pagano lire 14.30, mentre pagherebbero lire 25.95 colle tariffe delle grandi reti.

E la Società Veneta concede convenzioni per piccoli percorsi e per minima quantità di merce, il che non può fare una grande rete.

Avendo ammesso i piccoli colli a tariffa speciale fino a 100 chilometri, 5 chilogrammi di merce pagano lire 0.35 invece di lire 0.65; 10 chilogrammi lire 0.45 invece di lire 0.65 e 20 chilogrammi lire 0.55 invece di lire 1.

Notate un inconveniente non lieve, qualora la Società Veneta non riuscisse nuovamente concessionaria.

Adesso ci sono quattro coppie di treni, ormai entrate nell'abitudine e nei bisogni delle popolazioni. Qualora queste ferrovie fossero assunte dall'Adriatica, come è detto giustamente nella relazione, sarebbe tolta una coppia di treni con grave malcontento di quei paesi, ed anche con danno non dispregevole.

Ecco perchè se ne sono impiensieriti i Corpi locali.

Difatti, le Deputazioni provinciali di Treviso, di Vicenza e di Padova con le relative deliberazioni del gennaio e febbraio p. p. appoggiarono caldamente la domanda della Società Veneta per la rinnovazione del contratto relativo.

Quindi io concludo queste pochissime parole...

Chiaradia. Bravo!

Valli Eugenio. ... con sodisfazione anche del nostro egregio collega Chiaradia.

Ognuno, che esamini obbiettivamente la cosa in sè, vedrà com'era parso allo stesso Governo, l'utilità indiscutibile di trattare e concludere con la Società Veneta. Ma la Commissione ha fatto saviamente ad estendere tale autorizzazione ad altre Società come possibili concessionarie.

Io ne do schietta lode, per una ragione molto semplice, ma altrettanto persuasiva.

Quando si saran fatte trattative con altre Società e si dovrà, da ultimo, come ne sono sicurissimo, concludere con la Società Veneta, nell'interesse dello Stato e delle tre Provincie riunite, s'avrà la più efficace riprova che la Società Veneta ha adempiuto sempre e completamente a tutti i propri doveri.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Rizzo.

Rizzo. Io mi era iscritto a parlare sul disegno di legge, ma gli oratori precedenti hanno svolto così bene le questioni che era mio intendimento di trattare, che non potrei

che ripetere quello che essi così bene hanno detto. Mi permetto però di richiamare ancora una volta l'attenzione dell'onorevole ministro dei lavori pubblici, come ve l'ha richiamata l'onorevole Vendramini, su quel punto della relazione in cui si raccomanda al Governo il trattamento del personale che dovrà servire nelle linee Venete, sia che l'esercizio resti alla Società Veneta, sia che venga affidato ad altra Società. Io credo che questa raccomandazione dell'onorevole relatore meriti tutta l'attenzione del Governo. Ed è solo per questo che mi sono permesso aggiungere una parola a quelle degli oratori precedenti, rinunciando ad un discorso, nel quale non avrei potuto che ripetere, come già dissi, ciò che, intorno alle varie questioni riguardanti le linee Venete, hanno raccomandato l'onorevole Vendramini e l'onorevole Valli.

Presidente. Non essendo presente l'onorevole Artom di Sant'Agnesa, ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

Perazzi, ministro dei lavori pubblici. Comincerò dal ringraziare la Commissione ed i tre oratori che hanno illuminato il ministro in ordine a questa questione.

Nessuna trattativa è stata fin qui aperta. Io l'ho già dichiarato al relatore della Commissione, ed ora lo confermo qui innanzi alla Camera. Avrei creduto di venir meno al mio dovere aprendo trattative; e intendo di non aprirne.

Attenderò che al Governo vengano innanzi delle proposte e, quando vengano le esaminerò non solo con molta cura, ma col proposito di soddisfare il numero maggiore dei desideri che sono stati espressi dal relatore e dai tre oratori che or ora hanno parlato.

Io non posso assumere altro impegno, che questo, di procurare a quel gruppo di popolazioni tutto il bene possibile; senza però dimenticare l'interesse dell'erario. (*Bravo!*)

Nè devo d'altra parte dimenticare, che il contratto, in corso attualmente, lascia molti bisogni insoddisfatti.

Nessun provvedimento, per esempio, era in quel contratto stabilito a garanzia dell'avvenire del personale; ed io procurerò che questo interesse sia in qualche modo garantito nella nuova convenzione.

Inoltre nel contratto vigente nessun mezzo fu convenuto con cui provvedere alle necessità, che derivano dall'aumento del traffico. Ed io procurerò, che un fondo si istituisca per provvedere ai bisogni, che possono sorgere dallo svolgimento del traffico. Altri impegni non assumo, perchè intendo di esercitare la facoltà che mi si concede con piena libertà d'azione. La Camera mi giudicherà dopo.

Quindi resta inteso, che io non intendo di trattare con la Società Veneta. Aspetterò di avere tutte le proposte, che mi saranno messe innanzi, per iniziare le trattative con quell'ente che offrirà le migliori condizioni.

Quanto alla Bassano-Primolano, mi duole di dover rispondere in questi precisi termini: che, io, non posso assumere alcuno impegno di provvedere alla costruzione di questa ferrovia, perchè non ho alcun fondo per nuove costruzioni prima del 1900-1901.

Fatta questa dichiarazione, soggiungerò che sarei lieto se una proposta mi fosse fatta, per la costruzione di questa ferrovia col sussidio chilometrico. E poichè questa linea è una di quelle contemplate da leggi anteriori, il sussidio chilometrico potrebbe essere elevato fino a cinque mila lire per chilometro.

Ciò detto, prego l'onorevole Vendramini di non insistere nel suo ordine del giorno.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

Donati, relatore. Il compito mio è brevissimo, perchè, di solito, il relatore deve rispondere alle varie obiezioni che possono esser sollevate dai colleghi. In questo caso, invece, la Commissione non può che dichiararsi grata agli onorevoli deputati, i quali non fecero se non illustrare la relazione che abbiamo presentata alla Camera.

L'onorevole Vendramini insistè specialmente intorno a due punti: la Bassano-Primolano, per la quale ha risposto ora, ed anche

troppo chiaramente, il ministro; e la diversità delle condizioni imposte dalla Commissione per la rinnovazione del contratto o con la Società Veneta, o con qualunque altra Società esercente.

Debbo una parola di risposta all'onorevole Vendramini. Egli lesse quelle quattro o cinque condizioni che, secondo la Commissione, devono formar parte integrale del contratto, e senza le quali non crediamo che il Governo possa essere autorizzato a stipulare il contratto stesso; e disse di non sapersi spiegare come quei desiderî che il relatore, a nome della Commissione, espone in favore del personale e degli impiegati dello Stato, non abbiano ad esser messi in prima linea.

Vendramini. Non ho detto questo! Mi sarò spiegato male.

Donati, relatore. Io avevo inteso che egli avesse mosso appunto alla Commissione di aver diviso in essenziali e non essenziali le condizioni esposte.

Ad ogni modo, prendo occasione per raccomandare al ministro che la sorte del personale ferroviario sia tenuta presente nella compilazione del nuovo contratto: raccomandazione che, non come condizione essenziale, ma semplicemente come desiderio della Commissione, io avevo già avuto l'onore di esporre.

In quanto poi agli utili della Vicenza-Thiene-Schio, è perfettamente vero che gli utili, in ragione chilometrica, superano di gran lunga quelli della rete ferroviaria Vicenza-Treviso, Vicenza-Padova-Bassano: perchè, mentre gli utili di queste linee ammontano a 6976 lire a chilometro, stando ai risultati dell'ultimo esercizio finanziario, quelli della linea Vicenza-Thiene-Schio ammontano a 11,275 lire.

Osservo poi, che anche gli utili minori, in ragione chilometrica, delle prime reti ferroviarie, superano quelli di alcune reti principali, e di una gran parte delle secondarie esercitate così dall'Adriatica come dalla Mediterranea.

Il collega Vendramini avrà trovato prevenuto il suo desiderio: cioè che sia finalmente provveduto all'ampliamento della stazione di Thiene, sulla Vicenza-Schio, di cui si è tante volte parlato in questa Camera, e della tettoia annessa. Aggiungo di più, e ben volentieri, che se si potesse istituire su quella linea una quinta coppia di treni, al che forse la Società esercente consentirebbe senza diffi-

coltà, la Commissione non potrebbe che far plauso al ministro di questa maggior concessione che si risolverebbe in una giustizia per quel tronco ferroviario che rende quasi il doppio delle altre reti, come gli darà lode se provvederà all'impianto d'una stazione a Lisiera, ormai necessaria. Ed ora una sola parola in ordine alla condizione che la Giunta credette opportuno di togliere.

Il Governo chiedeva di essere autorizzato a trattare colla Società Veneta; la Commissione vi propone di allargare questa facoltà. Il collega Valli con nobilissime parole (e qui lo ringrazio anche di quelle assai cortesi a me rivolte) ha dimostrato che la Società Veneta è in grado di esercitare perfettamente questa ferrovia come fece per il passato. Come semplice deputato, io potrei esporre eguale parere; ma come commissario e come relatore debbo prescindere interamente da qualunque considerazione relativamente all'uno piuttosto che all'altro concorrente.

La Commissione fu unanime nel concetto che il Governo, dovendo trattare non solo l'interesse di quelle Provincie ma anche quello dell'Erario, dovesse aver le mani libere per ogni eventuale trattativa.

Questo mi preme di mettere in sodo; e questo ci ha portato a modificare l'articolo ministeriale, proponendoci di estendere le chieste facoltà. Noi siamo stati mossi dal solo concetto che sia utile lasciare al Governo piena libertà di trattare con quella persona o con quella Società che meglio risponda, nel suo complesso, ed alle esigenze del servizio ed all'interesse dell'Erario. (*Bene!*)

Presidente. Onorevole Vendramini, mantiene o ritira il suo ordine del giorno?

Vendramini. Dirò le ragioni per cui lo ritiro. Prima di tutto ringrazio l'onorevole ministro di aver dichiarato che, pure riservandosi la massima libertà d'azione per la stipulazione del contratto, terrà presenti quelle raccomandazioni che gli furono rivolte e dalla Commissione e dai deputati.

Eguale libertà di azione, se ho ben compreso, si riserva l'onorevole ministro per i provvedimenti che io invocavo relativamente alla costruzione della Bassano-Primolano; e parmi che questa libertà d'azione sia reclamata senz'altro sino al 1901, a meno che una qualche Società, giovandosi delle leggi per le quali è accordato il concorso governativo chilometrico, rendesse possibile la costruzione in

una forma diversa da quella del diretto e completo intervento dello Stato.

L'onorevole ministro, mi pare, cercava di incoraggiare che proposte in questo senso potessero essere fatte: e, se non m'inganno, accennava alla possibilità di un aumento del sussidio chilometrico fino alle lire 5,000. Non so se precisamente su queste basi, ma certamente con qualche criterio che si avvicina ad un sistema di tal genere, recentemente credo che una Società abbia fatto studi, e parmi che anche qualche intelligenza, se non con l'attuale ministro almeno col suo predecessore, fosse corsa. Da parte mia, se fosse possibile raggiungere lo scopo in questo modo, ne sarei ben contento; però ne dubito. E parmi anche che la costruzione di questa linea non rientri proprio in quell'orbita in cui dovrebbero trovarsi soltanto le linee d'altro genere per le quali interviene il sussidio dello Stato. Nel punto in cui siamo, certo a me non conviene insistere nell'ordine del giorno. Però mi resta, se non a lagnarmi, a dolermi che, mentre abbiamo una linea che corre da Venezia a Trento, questa sia interrotta proprio sul confine: e che quando forse noi avremmo dovuto precedere l'Austria colla costruzione del nostro tronco al di qua del confine, non solo ci siamo lasciati precedere, ma anche rimandiamo il tempo nel quale la linea potrà trovare il suo completamento.

Questo contegno io lo considero una umiliazione.

Una voce al centro. Bravo!

Presidente. La discussione generale è chiusa. Passeremo alla discussione dell'articolo unico.

Lo rileggo:

« *Articolo unico.* È fatta facoltà al Governo del Re di trattare e stipulare con una Società diversa dalla Società delle ferrovie Meridionali, rete Adriatica, un contratto per l'esercizio delle linee di proprietà dello Stato Vicenza-Thiene-Schio, Vicenza-Cittadella-Castelfranco-Treviso e Padova-Camposampiero-Cittadella-Bassano, oggidì affidate alla Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche, sedente in Padova, in base ai contratti di prossima scadenza 2 ottobre 1874 e 17 aprile 1875, già pattuiti con le provincie di Vicenza, Padova e Treviso, alle quali lo Stato è succeduto per la legge di riscatto di quelle ferrovie in data 25 giugno 1882, n. 871 (Serie 3ª).

« Al nuovo contratto sarà assegnata una

durata non maggiore di quella del primo periodo di esercizio della rete Adriatica, che spira col 30 giugno 1905, ed in esso, oltrechè avere di mira il pubblico interesse, dovrà il Governo ottenere la cessazione od una riduzione degli oneri che attualmente pesano sul bilancio dello Stato per questo titolo. »

Nessuno avendo chiesto di parlare, questo disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto, in seduta pomeridiana.

Discussione del disegno di legge: provvedimenti per la marina mercantile.

Presidente. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Provvedimenti per la marina mercantile.

Devo avvertire la Camera che, intorno a questo disegno di legge, è stato distribuito un foglio di emendamenti concordato fra il Ministero e la Commissione, e che costituiscono quasi un terzo testo.

Di questi emendamenti si terrà conto durante la discussione degli articoli.

Chiedo intanto al ministro se consenta che si apra la discussione intorno al disegno di legge della Commissione.

Brin, ministro della mariniera. Sì.

Randaccio, relatore. Chiedo di parlare per l'ordine della discussione.

Miniscalchi, segretario, dà lettura del disegno di legge. (Vedi *Stampato* n. 97-A).

Presidente. La discussione generale è aperta. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore per l'ordine della discussione.

Randaccio, relatore. È opportuno d'informare la Camera che la Commissione aveva esaminato il disegno di legge per i provvedimenti della marina mercantile, in base al testo presentato dal precedente ministro; e che in base a quel testo fece la sua relazione. Successivamente l'attuale ministro della mariniera, d'accordo coi suoi colleghi del tesoro e dell'agricoltura, industria e commercio, presentò una serie di modificazioni al disegno di legge della Commissione, sotto forma di emendamenti.

La Commissione li accettò tutti, tranne due: cioè quelli che si riferiscono agli articoli 12 e 19. Quando questi articoli verranno in discussione, la Commissione dirà le ragioni del dissidio, d'altronde non grave, tra il ministro e la Commissione.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Bettolo.

Bettolo. Onorevoli colleghi. Chi volesse giudicare sull'importanza della questione, di cui oggi si discute, traendo solamente argomento dalla coscienza e dal sentimento con cui nel nostro paese sono intesi gli interessi marittimi, non potrebbe certamente dare al soggetto quel peso che gli viene assegnato dai destini economici e politici nazionali. Egli è che noi ci troviamo di fronte ad un fenomeno di morbosa acquiescenza, derivante da un senso di scoraggiamento e di stanchezza, nel campo delle attività individuali. Egli è che non è ancora ben compreso che le questioni attinenti alla vitalità delle industrie marinare sono intimamente collegate con la grandezza marittima nazionale, e che come tali vanno svolte con criteri più larghi di quelli che converrebbero quando si trattasse di discutere delle condizioni e dell'avvenire di una industria qualsiviasa.

È risaputo come i caratteri fisici e morali determinino la misura dei benefizi che una nazione può avere nell'essere potente per il mare e sul mare; ma non è sempre compreso come strumento di tale potenza sia la marina mercantile, la cui prosperità si rannoda con le più alte funzioni dello Stato, e si riflette sull'influenza politica e sulla difesa nazionale.

Errano coloro i quali credono essere la marina da guerra, nella economia di un potenziale marittimo, la principale funzione organica.

Per quanto ricca di formidabili navi poco varrà sul mare una nazione, se alla sua marina da guerra mancherà la più salda base e, fino ad un certo punto, la ragione della sua esistenza, la marina commerciale.

Onde ben a proposito, in quella mirabile opera che tratta dell'influenza della potenza marittima sulla storia, il comandante Mahan fissava quale scopo essenziale delle flotte militari la prosperità dei traffici nazionali, assegnando alla strategia navale la stessa definizione che compendia le finalità dell'economia pubblica marittima, cioè definendola quale scienza che si propone di fondare, di sostenere e di accrescere in tempo di pace ed in tempo di guerra la grandezza marittima di un paese.

E con questo criterio, sommamente largo,

si giudicano altrove le spese assegnate allo svolgimento delle flotte militari.

Recentemente sopra domanda di Sir Charles Dilke, la Camera dei Comuni pubblicava un documento, per dimostrare la somma che costa la marina alle principali nazioni del mondo, in rapporto alle entrate dei singoli Stati.

Ecco pochi dati statistici che ricavo da quel documento. L'Inghilterra spende per la marina militare l'8.75 per cento delle sue entrate; la Francia spende l'8,30; la Germania il 6.10; l'Italia il 5.50.

Da queste cifre risulta che la nazione che più spende in rapporto alle proprie entrate per mantenere e svolgere la marina da guerra è l'Inghilterra. Ma apprezzando tali spese in relazione con la vera grandezza marittima nazionale, in quel documento, si leggono queste altre importantissime cifre. La bandiera inglese copre un commercio marittimo del valore di circa 24 miliardi; ora per ogni lira sterlina di merce trasportata per mare, la marina da guerra che la protegge costa all'Inghilterra lire 0.47, alla Francia 0.94, alla Germania 0.72 ed all'Italia 2.19!

Fino a pochi anni addietro, le forze navali guerresche dell'Inghilterra e della Francia erano presso a poco equipollenti; ma nessuno avrebbe osato di affermare che le potenze marittime di quelle due nazioni erano del pari equivalenti; quando la bandiera inglese copre da sé sola un commercio superiore a quello che si svolge per opera di tutte le altre marine riunite; sicchè la sua influenza si spande sopra i più remoti mari del mondo.

Ed i vantaggi di cotesta influenza sono incalcolabili: sotto il rapporto politico, un largo e poderoso esercizio marittimo è simbolo di alta facoltà potenziale, e come tale conquista alla madre patria correnti di fiducia e di stima; sotto il rapporto commerciale, apre utili comunicazioni al commercio ed agli scambi, promuovendo feconde clientele alle industrie ed ai prodotti nazionali; sotto il rapporto militare poi, la marina mercantile è l'unico istituto capace di creare, nelle migliori condizioni professionali possibili e a minor prezzo, l'elemento marinaro, e può fornire i mezzi materiali per completare in caso di guerra, nel modo più pronto ed economico, l'assetto strategico delle flotte.

Ond'è che la marina mercantile, nella sua vera essenza, rappresenta qualche cosa più

di un'industria privata: essa più che una industria è una forza espansiva che alimenta, vivifica tutt'e le attività nazionali; essa rappresenta uno dei principali elementi della forza politica e della difesa militare di un paese marittimo.

E che tale sia, viene dimostrato dalla storia di tutti i tempi, come la storia di tutti i secoli pone in evidenza quanto virtù e saggezza di eletti ingegni hanno potuto contribuire allo svolgimento della grandezza marittima del proprio paese.

I tratti caratteristici, le attitudini, sono certamente fattori necessari a tale svolgimento; ma, se questi fattori costituiscono gli elementi naturali del progresso, può dirsi che l'opera del Governo vi rappresenta la forza della volontà, la quale, in qualsiasi campo delle attività umane, determina il successo, o l'insuccesso, a seconda che è preveggenza ed energica, o tarda e fiacca.

Così i più brillanti risultati furono conseguiti sotto l'intelligente direzione dei poteri pubblici, ispirati dallo spirito del paese, consci della loro dovere, consci delle attitudini e delle tendenze nazionali.

Ricordate le nostre gloriose repubbliche Venezia e Genova, le cui fortunate vicende di prosperità e di depressione corrispondono a periodi di ardimenti o di inettitudine nel campo delle attività marine; ricordate l'opera di Cromwell, cui l'Inghilterra deve il fecondo impulso del suo primato sul mare; ricordate l'opera di Colbert, cui la Francia deve i mirabili ordinamenti della sua grandezza marittima; e, di fronte, mettete l'opera di Luigi XIV, il quale avendo ostinatamente chiuso gli occhi sugli interessi marittimi del proprio paese, per mirare alla supremazia militare continentale, rovinava l'edificio politico ed economico del suo primo ministro!

Ma io mi accorgo di aver già detto più di quanto era necessario per dimostrare una verità che scaturisce dalla storia di tutti i popoli marittimi. Fu da molto tempo proclamato che il tridente di Nettuno è lo scettro del mare.

Malaugurato quel paese che diserta il mare avendo tutti gli elementi in sé per esercitarvi preponderante azione. Aforismo che riempie l'animo di sconforto e di tristezza, allorché si pensa quali condizioni di marasma premano le nostre industrie mari-

nare, mentre ragione di esistenza necessaria, ineluttabile vorrebbe che l'Italia si affermasse economicamente e politicamente sul mare.

Nè le mancano gli elementi di un alto potenziale marittimo: attitudini dimostrate e sperimentate sul mare; stimolo di gloriose memorie; posizione fortunata rispetto alle arterie dei traffici mondiali; coste estesissime accessibili, ricche di popolose città; elementi tutti fecondi, se energicamente spiegati e sapientemente indirizzati. Ma intanto, o signori, pare spento ogni spirito marino, ed è per noi doloroso il dover ricordare che in tempo non molto lontano la nostra marina mercantile, superiore alla francese ed alla germanica, teneva il secondo posto fra le marine europee, mentre oggi la troviamo discesa al sesto.

È doloroso per noi il dover constatare che dei traffici che si svolgono tra i nostri porti e l'estero, la nostra bandiera non abbia che il 22 per cento; e che la bandiera straniera vada pure allargando le sue conquiste tra i nostri porti, sottraendo in tal guisa alla bandiera nazionale quel commercio di cabotaggio, che in virtù della legge del 1884 doveva essere riservato alla nostra marina. È doloroso, o signori, doversi rassegnare a non poter trovare tra il nostro naviglio commerciale una sola nave capace, in caso di guerra, di soddisfare quegli importanti servizi logistici che rispondono a vere ed essenziali esigenze di guerra.

Nè meno misere sono le condizioni dei nostri cantieri nazionali, oggi quasi deserti, un giorno ferventi di opera proficua.

Io ricorderò solo che nel 1869 le costruzioni navali prodotte nei nostri cantieri toccarono la bella cifra di 96,000 tonnellate. La produzione scese a 8,000 tonnellate nel 1894, con la enorme diminuzione di 88,000 tonnellate.

Quali le cause di tale decadimento? Quali gli opportuni rimedi? A dire il vero la crisi che travaglia l'industria marinara non si limita solamente all'Italia, ma essa si allarga a tutte le nazioni marittime.

È però naturale che la nostra marina debba sentirne le conseguenze in modo più grave per il solo fatto di essere organismo relativamente più debole, anche quando ragioni intrinseche, determinate specialmente dalle sofferenze tra le quali essa deve svolgersi, non concorressero a renderne più travagliata l'esistenza.

Per modo che le nostre industrie marit-

time vengono depresse per ragioni interne, esclusivamente particolari al loro esercizio, e per ragioni d'ordine generale, comuni a tutte le marine.

Sono comunemente note le cause di ordine generale. Esse scaturiscono dal fatto della febbrile attività con la quale, specialmente in Inghilterra, venivano svolte le costruzioni navali, sotto l'impulso del desiderio di utilizzare nel trasporto marittimo, criteri e progressi economici sempre migliori.

Durante il solo 1893, le nuove costruzioni navali prodotte in Inghilterra, per conto di soli armatori inglesi, raggiungevano le 700,000 tonnellate a fronte di 140,000 radiate dalle matricole per demolizioni, per perdite, ecc. Furono quindi 560,000 le tonnellate di cui si aumentava la forza del solo naviglio inglese, in guisa che la nuova produzione per l'anno 1893, che non fu dei più produttivi, raggiungeva il quadruplo del deperimento.

Ora, se a fronte di questo fatto si pone la nuova tendenza che anima i diversi paesi a produrre in casa propria quanto è necessario ai propri bisogni, si comprenderà facilmente la perturbazione che l'eccessivo tonnellaggio dei trasporti marittimi ha dovuto produrre sul mercato dei noli. Depressi fino all'ultimo limite della concorrenza, essi hanno in molti casi cessato d'essere remunerativi; talchè appena i più moderni trasporti studiati in base a preveggenti criterii economici ed impiegati con molto discernimento, possono reggere la lotta che oggi, più che mai, si combatte accanita per l'esistenza.

Ed accennando a questa gara di progresso, mi duole dover registrare a danno della marina nazionale un'altra ragione d'inferiorità, rispetto alle altre marine concorrenti.

Mentre l'Inghilterra si studia di eliminare e di sostituire quei bastimenti che, per ragioni di progresso, non presentano più i migliori caratteri richiesti dall'economia dei traffici, i nostri armatori li acquistano allettati dalla mitezza dell'offerta, salvo poi a doverli lasciare inoperosi nei porti, per non chiudere i loro bilanci d'esercizio con eccessive passività.

E bensì vero che spesso all'imperfezione dell'istrumento, il nostro armatore sa in parte supplire con una singolare intuizione selettiva così rispetto all'opportunità del momento come riguardo la natura dei carichi e dei viaggi, coadiuvato mirabilmente nell'econo-

mia dell'esercizio dall'abilità dei nostri capitani marittimi e dalle qualità dei nostri equipaggi; ma è tuttavia una esistenza di sacrifici, resa ancora più pesante da sofferenze capaci di recidere i nervi a qualunque iniziativa.

Ed infatti a chi per poco conosce le spinose difficoltà, onde è circondato l'esercizio economico delle nostre attività marinarie, non parrà tanto strano che loro manchi il coraggio e la lena con cui vogliono essere affrontate le grandi imprese sul mare.

Fiscalità, ostruzioni, difficoltà di ordine vario inceppano così il libero svolgimento del commercio, come l'esercizio di quelle attività; mentre, a renderne più stentata la vitalità, concorrono gravissimi balzelli, imposti sotto forme differenti.

Io so bene che nel nostro Paese, per dolorose necessità di finanza e per ragioni che non è qui opportuno discutere, tutte le industrie, sono oberate dall'eccessivo tributo; ma giova rilevare che tutte le industrie, che si svolgono entro le barriere doganali, si trovano o si possono mettere sotto un regime di protezione capace di fornire loro facile e potente mezzo di combattere e di vincere la concorrenza straniera, mentre la marina non può disporre di così fatto aiuto.

Quasi interamente abbandonata alle proprie forze, è miracolo di valore se in Italia vive ancora, costretta com'è a spiegare la sua azione fra le rivalità di marine potenti e di marine largamente sovvenzionate, libere o presso che libere da ogni peso tributario, all'infuori di quello delle tasse marittime, che sono comuni a tutte le marine.

Il reddito navale imponibile vien colpito in Inghilterra dall'*income-tax* con un tributo che varia dal due al due e mezzo per cento. In Italia la marina mercantile paga il 10 per cento sul reddito imponibile per tassa di ricchezza mobile.

E fra le numerose e differenti forme tributarie, vale la spesa di notare come, per il trasferimento di proprietà di una nave, si paghi in Inghilterra la tassa di tre scellini, in Francia quella di tre lire, in Austria niente, mentre in Italia l'operazione vien colpita dal sei per mille del valore della proprietà.

Quindi, ponete il caso di un piroscafo che costasse mezzo milione, per trasferirlo di proprietà si pagherebbe in Francia ed in

Inghilterra presso a poco 3 lire, da noi 3,000 lire! Non v'è quindi da stupirsi se per queste ragioni, acuite dall'elevato prezzo del denaro e dalla meschinità del nostro credito, sia fiacco tra noi lo spirito di impresa e di associazione, se i capitali, anzichè correre l'alea delle attività industriale e commerciale, preferiscano investirsi in titoli cartacei, e se, in fine, nei circoli marittimi una tendenza per ora latente benchè da qualche fatto sintomatico già rivelata, stia maturando ben triste proposito, quello di mutare bandiera per la ricerca dei vantaggi che godono altre marine più privilegiate.

Intanto ciò che deploriamo in Italia è già un fatto compiuto presso le nostre fiorenti colonie sulle sponde del Rio della Plata e del Pacifico. Ancora pochi anni fa, una metà di quella marina di cabotaggio, specialmente nel Rio della Plata, batteva bandiera italiana. Erano piccole navi dalle 100 alle 300 tonnellate che venivano in gran parte costruite nei nostri cantieri e che vincolavano i più recessi luoghi dell'America colla madre Patria.

Nulla mai si fece, nè in ordine morale nè in ordine materiale, per affermare e stringere quei vincoli conquistati dalla madre patria unicamente per spontaneità di iniziativa.

Dimenticati sempre, essi si rallentarono, ed oggi sopra grandissima parte di quel cabotaggio, che era nostro, sventola bandiera Argentina, Orientale, Brasiliera. L'Italiana è quasi scomparsa.

Si può deplorare che il sentimento di patriottismo non abbia sempre raggiunto la virtù del sacrificio; ma conviene pure discernere le responsabilità nei rapporti fra lo Stato e le attività private, e rendersi conto, con concetto pratico, dei limiti di forza nella lotta per l'esistenza.

Urge pertanto provvedere. Senonchè vi è da temer forte che per la scarsa conoscenza che nel nostro Paese si ha delle cose del mare, e per la poca passione con cui ne vengono seguite le fasi economiche, possano prevalere dottrine poco rispondenti, pregiudizi e provvedimenti timidi ed insufficienti. Se la legge del 1834 non fu così efficace come si sperava, lo si deve in parte non piccola imputare alla povertà dei provvedimenti che essa promulgava. Ed oggi sarebbe veramente grave iattura, ove non si sapesse trarre pro-

fitto dall'esperienza che un prolungato esercizio di quella legge ha potuto fornirci.

Io non sono caldo partigiano della forma, sotto la quale si esplica l'intervento dello Stato colla concessione dei premi; ma, a parte le disquisizioni troppo teoriche e vagliate le ragioni pro e contro, io debbo riconoscerla come transitoriamente opportuna, come quella che può servire allo scopo immediato di collocare la nostra marina mercantile sopra basi di uguaglianza, rispetto ad altre marine più potenti, sia per vitalità propria, sia per l'aiuto che loro viene dallo Stato.

La Francia, con la legge del 1893, ha nuovamente concesso alla sua marina commerciale ed alle sue industrie navali, in una misura molto più larga di prima, i benefici che aveva stabilito con la precedente legge del 1881.

In Austria, nel 1894, venivano del pari allargate quelle concessioni che erano già state accordate a favore della marina mercantile con la legge del 1885; e l'Ungheria promulgava una forma analoga di protezione con la legge del 1893.

Queste sono le marine contro le quali la nostra deve principalmente lottare, per le speciali condizioni in cui si svolge l'esercizio dei relativi traffici.

Come potrebbe vivere abbandonata alle sue forze stremate?

Per quanto forti e profondi siano, in un paese, le radici del liberismo, possono tuttavia verificarsi nella sua vita economica, dei periodi in cui il sentimento della difesa deve prevalere, specialmente quando si tratta di istituzioni le quali, come la marina mercantile, rappresentano parte essenzialissima della vita nazionale.

Il creatore della scienza economica, Adamo Smith, caldo propugnatore delle dottrine liberiste, là dove, nella sua opera classica sulla ricchezza economica, parla del famoso atto di navigazione di Cromwell diretto a combattere la supremazia marittima Olandese, lo giudica opera di saggia opportunità, non ostante che il sistema adottato dall'Inghilterra rappresentasse ciò che può esservi di più esclusivo ne' le forme del monopolio.

Se non che, o signori, le distrette finanziarie del nostro bilancio ci impongono una particolare parsimonia; così nel vagliare le

esigenze del momento, come nel modo di soddisfarle.

Tuttavia io credo che mal si potrebbe sperare che nuovi provvedimenti risultassero più fecondi di quelli tuttora in vigore, quando si dimenticasse di soddisfare i seguenti scopi:

1° Porgere un aiuto così largo da assicurare che quanto vi è di vitale nelle nostre industrie marinare acquisti sufficiente forza di resistenza e trovi negli elementi stessi della sua vitalità i mezzi di migliorare e progredire;

2° Incoraggiare ed indirizzare lo sviluppo economico della nostra marina secondo le esigenze dei traffici moderni.

Intende il primo scopo a conservare, il secondo a migliorare.

È bensì vero che le condizioni di una prospera esistenza si conseguono piuttosto per impulso e per virtù individuali che per opera di provvedimenti artificiali; ma è altresì vero che per prosperare e per progredire è anzitutto necessario di essere nella condizione di vivere. Ond'è che ben a proposito la legge dei premi fu detta legge di conservazione.

Per altro, mentre s'intendeva che tale fosse, tale non fu che troppo incompletamente quella del 1884; nè tale avrebbe potuto essere quella di cui oggi si discute senza l'intervento di quelle modificazioni dovute alla mente illuminata dell'onorevole Brin.

Vedete quali siano gli effetti della legge del 1884, tuttora in vigore. In forza di quella legge oggi hanno diritto di essere iscritte per concorrere al premio appena 90,000 tonnellate di velieri, e 20,000 tonnellate di piroscafi, sopra 570,000 tonnellate dei premi, e 207,000 dei secondi. Talchè la nostra marina, a cui sembra che si sia accordata una larga protezione, non ha in realtà che il 15 per cento della sua forza che oggi potrebbe goderne.

Così i benefici della concessione non furono accessibili al piccolo armatore, alla piccola industria, nella quale hanno sempre germogliato le vere virtù marinare, stimolo e fortuna delle grandi imprese.

Ai premi guadagnati dai piroscafi nazionali nel 1894 hanno potuto concorrere appena tre Società di navigazione e cinque Ditte di forti armatori.

La maggior parte delle nostre attività marinare, abbandonate a sè stesse, hanno lottato e lottano stentatamente per l'esistenza

esaurendosi a profitto della concorrenza straniera.

Altrimenti si comprendono l'indole e le finalità della concessione in Francia, in Austria ed in Ungheria, ove la marina fruisce del premio nella misura più larga, così rispetto alla portata delle navi, come riguardo alla specie dell'esercizio.

E questo è il concetto essenziale, cui la concessione deve essere informata se vuoi che essa risponda davvero al suo scopo principale, che è quello di conservare in vita tutte le energie di cui dispone l'industria per darle mezzo e tempo di rin vigorirsi e trovare negli elementi stessi della sua vitalità la forza di migliorare.

Allo stato attuale delle cose in cui, per le depresse forze della nostra marina mercantile si estende baldanzosa la concorrenza straniera ed invade i nostri porti, una provvida azione conservatrice dovrebbe allargare le sue ali protettrici ai capitali che sono già investiti così nella grande come nella piccola industria del mare.

Ciò non solamente nell'interesse particolare della marina stessa, ma altresì per riguardo ad interessi d'ordine finanziario e sociale.

Inquantochè, o signori, non bisogna dimenticare quali cespiti di entrate dirette ed indirette perderebbe l'erario, il giorno in cui mancasse quella ragguardevole parte delle nostre industrie navali, e quale sorte sarebbe serbata a circa 230 mila persone che in essa trovano lavoro e pane.

Si ricordi, d'altra parte, che le marine maggiori hanno sempre avuto le loro origini in quelle più modeste del cabotaggio, e che le condizioni della loro vitalità sono intimamente legate alla fortuna delle piccole, ma altrettanto feconde industrie marinare. E notisi che ciò fu più specialmente sperimentato da quei Paesi, presso i quali, come in Italia, il cabotaggio ha una particolare importanza, sia per l'estensione delle coste, sia per i centri popolosi e commerciali che vi sono disseminati.

La marina mercantile di 25 anni fa, la seconda marina del mondo in quel tempo, fu figlia del cabotaggio. Da questo derivarono i risparmi ed i capitali richiesti dalle imprese maggiori, da questo nacquero gli esperti ed arditi marinari, che nei mari lontani portarono onorata la bandiera italiana.

Per mala sorte, l'importanza di questa modesta industria del mare non fu mai apprezzata come si conveniva. Mentre tutti gli Stati marittimi si mostrarono sempre gelosi custodi dell'interesse del cabotaggio nazionale, sia riservandolo alla propria bandiera, sia concedendolo per reciprocità, ma con usura, in Italia fu sempre sacrificato ai più mediocri interessi nazionali e regionali.

Nel 1862 si aprirono i nostri porti alle navi francesi senza nemmeno l'attenuante di un'equa reciprocità. Ogni punto delle nostre coste fu ad esse reso accessibile, con tutti i vantaggi concessi alla marina nazionale; a noi non furono accordati che i porti francesi del Mediterraneo.

Cessata la convenzione del 1862, venne il tempo di concedere i nostri favori alla marina Austro-Ungarica; e questa volta con lo apparente compenso d'una reciprocità senza restrizioni, e dico apparente non essendo per certo paragonabile la vitalità commerciale delle nostre estesissime coste, con quella delle limitate coste della Dalmazia, la quale, del resto, è quasi impraticabile al nostro cabotaggio.

La legge del 1885 riservava il cabotaggio alla marina nazionale, concedendo tuttavia che nei primi 5 anni a datare dalla promulgazione della legge potesse, verso reciprocità ammettersi la bandiera straniera all'esercizio del commercio marittimo fra i nostri porti.

Perciò quella riserva fu più di forma che di sostanza; ed a renderla ancora più illusoria concorsero la mancata denuncia di trattati e le convenzioni del 1891 con l'Austria, per modo che oggi noi concediamo ancora il favore dell'esercizio fra i nostri porti all'Austria, alla Germania, all'Inghilterra, alla Grecia, oltre ad altre 18 minori e meno importanti marine.

In sede più opportuna, alla discussione degli articoli, ritornerò su questo argomento. Limitando per ora la parola ai confini della discussione generale, aggiungerò che se richiedesi che la concessione sia larga fino al punto di alimentare quanto può esservi di vitale e di fecondo negli elementi delle nostre industrie marinare, conviene pure che i benefizi che essa accorda siano distribuiti con proporzione commisurata ai sacrifici che dalle iniziative individuali si richiedono per avviare la marineria verso la più opportuna evoluzione.

È questo il concetto che saggiamente in-

trinsecato nell'indole della legge, può assegnarle un vero carattere di progresso. Ed a questo concetto rispondono le modificazioni che con tanto senso di opportunità furono dall'onorevole ministro Brin introdotte nel progetto della Commissione.

Stretto dal tempo, accennerò di volo alle principali.

L'onorevole ministro volle che il premio fosse assegnato alla tonnellata di stazza lorda anzichè alla tonnellata di stazza netta; richiese un aumento di premio per i piroscafi dotati di velocità rispondevoli alle esigenze logistiche della guerra marittima; volle che il premio unitario fosse proporzionato all'età del bastimento.

È facile comprendere la finalità e l'utilità di queste modificazioni. Il premio assegnato alla stazza netta costituisce un eccitamento a costruire navi fornite di stive capaci di grandi carichi e munite di macchine debolissime. Il premio assegnato alla stazza lorda remunera invece le maggiori spese d'impianto e di esercizio che si domandano per sacrificare alla velocità la capacità di trasporto.

A rendere più proficuo tale provvedimento interviene l'altro che stabilisce che alle navi costruite per raggiungere una velocità di almeno 16 miglia sia assegnato un premio superiore del 50 per cento a quello normale.

La disposizione poi che proporziona la misura del premio all'età della nave, risponde ad un principio di vera equità e di interesse nel senso dello scopo che questa legge si propone.

È infatti ovvio il comprendere, come il sistema da noi seguito, ponga in dissimili condizioni di trattamento, i capitali investiti nelle imprese marittime, premiando in misura uguale così il capitale già in parte od in tutto ammortizzato, come quello sul quale pesa ancora, per un lungo periodo di tempo, il tasso d'ammortamento. Da ciò nessuno incitamento a progredire, a preparare un materiale atto alla concorrenza; e, per conseguenza, fallito lo scopo principale del provvedimento con il quale vogliansi sovvenire le mal preparate forze della nostra marina.

Ma vi ha di più. Date le condizioni del nostro materiale nautico, il premio di navigazione viene da noi concesso in modo ed in misura, che mal rispondono all'interesse fiscale dell'erario.

Proporzionando il premio unitario all'età,

le navi di più recente costruzione avrebbero certamente un premio maggiore di quello che il sistema del premio fisso stabilisce, e per contro alle navi più vecchie toccherebbe un premio minore. Ma, poichè oggi, e disgraziatamente per qualche tempo ancora, la nostra marina è ricca di materiale antiquato e povera di materiale moderno, con l'applicazione del regime dei premi proporzionali, lo Stato pagherebbe, fino ad evoluzione inoltrata, una somma notevolmente minore di quella che dovrebbe sborsare sotto il regime del premio fisso.

Non posso però nascondermi come provvedimenti così larghi, quali li reclama la condizione di renderli efficaci, abbiano a richiedere uno stanziamento maggiore di quello che oggi paga lo Stato. Così pure non posso astrarmi dalle condizioni del nostro bilancio, cui oggi male si potrebbero chiedere nuovi fondi, per quanto si tratti di danaro che sarà a debita scadenza remunerativo, se saggiamente speso.

Per buona sorte, la soluzione del problema non presenta difficoltà sotto il riguardo finanziario.

È già qualche tempo che dalla dolorosa considerazione che i traffici che si svolgono fra i nostri porti e l'estero sono, in grandissima parte, esercitati dalla bandiera straniera, scaturiva l'idea che con un opportuno rimaneggiamento delle nostre tasse marittime, avrebbesi potuto aumentarne i proventi per rivolgerli a vantaggio della nostra marina nazionale.

L'idea non poteva che essere accolta con favore da quanti hanno interesse alla prosperità dei traffici nazionali. Le nostre tasse marittime sono di tale misura inferiori a quelle che altrove vengono imposte, che è possibile di accrescerle di oltre il 50 per cento, mantenendole tuttavia più miti di quante se ne pagano in tutti i porti del mondo.

In effetto, nei nostri porti, l'industria della navigazione è colpita dalla sola tassa di ancoraggio; quasi dappertutto, essa viene invece sottoposta a diritti di pilotaggio, di fanalaggio, a tasse di statistica, di pedaggio e ad altre forme di tributi che presso di noi non esistono. D'onde la possibilità di aumentare notevolmente il provento delle nostre tasse marittime, senza che influenza dannosa abbia a risultarne riguardo il corso

dei noli per i porti italiani od il prezzo delle merci in essi importate.

Del resto, l'effetto d'un temperato aumento nelle tasse marittime è di buon grado tollerato dal commercio, quando a tale aumento corrispondano pratiche e bene studiate facilitazioni nel movimento portuale.

Ciò, per quanto il provvedimento può riguardare il commercio. Rispetto alla marina nazionale, è ben evidente che un maggior frutto di queste tasse non potrà esserle che sommamente utile, se rivolto a dare un buon ordinamento economico al regime dei premi; imperocchè tale scopo sarà conseguito in grandissima parte a spese delle marine estere, che aspirano alla conquista del nostro commercio marittimo.

Pare quindi che non possa esservi dubbio circa l'opportunità di dare un migliore assetto alle nostre tasse marittime; ed essa è riconosciuta così nel disegno di legge del Governo come in quello della Commissione.

Vuolsi ora considerare l'onere diretto che deriva all'Erario dalla concessione dei compensi di costruzione, nell'accrescimento dei quali giova sperare, siccome in quello che rappresenterà l'indice del progresso con cui si svolgerà l'opera di rinnovamento della nostra marina.

A questo riguardo, osservo che così il Governo come la Commissione, per fissare l'onere in parola, partono dalla premessa che nel compenso di lire 77 accordate per ogni tonnellata di stazza lorda, 49 lire siano da ritenersi come restituzione dei dazi doganali e che le altre 28 costituiscono un vero premio di protezione all'industria. Ora conviene mettere in rilievo un errore di apprezzamento.

La Camera ricorda come la legge del 19 aprile 1872, dovuta al ministro Sella, accordasse la franchigia doganale a tutti i materiali introdotti per costruzione di scafi e di macchine. Provvedimento che rispondeva ad un principio di vera equità, sia perchè la nave costruita all'estero godeva, come oggi gode, di tale franchigia, e sia perchè la nave è strumento industriale che viene esercitato al di fuori della linea doganale.

La legge sui provvedimenti per la marina mercantile del 1885 aboliva la franchigia dei materiali da costruzione, con il lodevole intendimento di promuovere in paese l'industria siderurgica, e decretava un com-

penso per i dazi ai quali i costruttori venivano ad essere assoggettati in forza della nuova disposizione.

Il provvedimento tornava sommamente utile allo sviluppo della nostra industria siderurgica, la quale ottenne una protezione pari a circa il 50 per cento del valore dei suoi prodotti; ma l'industria dei nostri cantieri navali non veniva in sostanza ad avere che la restituzione dei dazi sotto forma di compenso.

È bensì vero che in allora si disse, come oggi si ripete, che anche all'industria navale veniva accordata una larga protezione; anzi l'aliquota delle 28 lire di beneficio sopra le 77 di compenso è quella stessa che in allora si affermava rappresentare il premio di protezione concesso ai costruttori. Senonchè oggi, in base ad un esame più profondo sul processo economico delle produzioni navali, suffragato da elementi raccolti e vagliati attraverso una lunga esperienza, si addimostri come la concessione valga, poco più poco meno, a compensare il beneficio perduto della franchigia doganale.

In ogni modo, il valore, che vuolsi assegnare al beneficio concesso ai costruttori, non potrebbe nemmeno essere accolto come una media grossolanamente approssimativa al vero. Esso è funzione della quantità e della qualità dei materiali che sono messi in opera per ogni tonnellata lorda della nave costruita, elementi che variano entro limiti estesissimi con il tipo e con la portata della nave medesima.

Così, ad esempio, i calcoli più recentemente istituiti su questa materia hanno dimostrato che il compenso dovuto alla costruzione di una nave da guerra è notevolmente inferiore alla spesa diretta o indiretta coinvolta nel pagamento dei dazi; mentre se ne ha uno medio di circa il 5 per cento sul valore della nave, quando si tratti di costruzioni semplici come quella dei *cargo-boats*. Nella costruzione d'una nave destinata al trasporto di passeggeri di classe, per la quale si richiedono impianti costosi di armamento e di arredamento, il beneficio è quasi nullo.

Computando pertanto il saggio del cambio, per il pagamento dei dazi, e gli interessi delle somme che vengono rimborsate a costruzione compiuta, può nel complesso ritenersi che il regime dei compensi stabiliti

con la legge del 1885 non ha, in sostanza, modificato le condizioni economiche che aveva creato il regime del 1872, con il quale era accordata la franchigia doganale.

Ciò posto, il compenso dato alle costruzioni navali deve considerarsi come una partita di giro, se gli industriali introducono i materiali dall'estero, e deve essere ritenuto come una protezione accordata alla siderurgia, se il materiale è acquistato in paese.

In ogni modo, dato e non concesso che una certa quota del compenso accordato alle costruzioni, rappresenti un vero premio concesso all'industria navale, giova considerare che l'onere che ne deriva sull'erario come quello dovuto alla maggior larghezza data alla concessione rispetto ai premi di navigazione, saranno sempre largamente compensate dalle maggiori entrate ricavate dall'aumentata tassa di ancoraggio.

Infatti, in base alle statistiche ufficiali sul movimento della navigazione nei nostri porti, abbiamo che l'aumento di 40 centesimi nella tassa di ancoraggio produce un maggior provento pari a circa 2 milioni in cifra tonda, mentre l'onere maggiore dovuto ad una più larga ed equa concessione raggiungerebbe circa un milione, pur realizzandosi nel decennio le migliori speranze in ordine allo sviluppo della nostra marina.

E notate che in questo computo non sono considerate le maggiori entrate, che, come conseguenza necessaria d'una vita più prospera della marina e dell'industria navale, ritrarrebbe sotto differenti forme il bilancio dello Stato.

E qui ho finito. Onorevoli colleghi, l'Italia ha tradizioni marinare così gloriose, quali nessuna nazione può vantare. Ma queste tradizioni scaturiscono da imprese e da ardimenti molto remoti, troppo remoti. L'impressione che se ne ha, è piuttosto patrimonio di coltura intellettuale che di sentimento nazionale.

D'altra parte alle nostre iniziative marinare, scoraggiate, incerte, manca la forza per attingere al passato l'impulso a fortuna migliore. È necessario scuoterle dal letargo che le intorpidisce; ed a questo scopo mirano i provvedimenti di cui si discute, ed a questo scopo deve svolgersi l'azione dei poteri legislativi. A noi dunque rinfocolare lo spirito marino, risvegliare le sopite iniziative e la coscienza di quel supremo interesse che

è la grandezza marittima nazionale. (*Approvazioni — Congratulazioni*).

Presidente. Non essendo presente l'onorevole Fiamberti, perde la sua iscrizione.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Pantano.

Pantano. Onorevole presidente, io dovrei parlare almeno tre quarti d'ora...

Presidente. Non è ancora Mezzogiorno, e la Camera è dispostissima ad ascoltarla.

Pantano. Cederei il mio posto all'onorevole Raggio.

(*Denegazioni del deputato Raggio*).

Onorevole presidente, alla ragione che una legge di così grave importanza debba essere discussa in una seduta antimeridiana, il che ha già un gran valore, non voglio aggiungere la responsabilità di parlare a quest'ora.

Se il mio discorso posso rimandarlo, bene: diversamente, passi pure la legge così, io non parlo.

Voci. A domani! A domani.

Presidente. Io non posso che interpellare la Camera se vuole continuare o no la discussione.

Molte voci. A domani!

Presidente. Interpretando il desiderio della Camera da queste voci, il seguito di questa discussione è rimandato ad altra seduta antimeridiana.

La seduta termina alle 11.50

PROF. AVV. LUIGI RAVANI

Direttore dell'ufficio di revisione.

Roma, 1896. — Tip. della Camera dei Deputati.

