

CLXXII.

1^a TORNATA DI MARTEDÌ 23 GIUGNO 1896

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE FINOCCHIARO-APRILE.

INDICE.

Disegni di legge:

Malandrinaggio (*Discussione*) Pag. 6295

Oratori:

DI RUDINI, *ministro dell'interno* 6295MARAZIO, *relatore* 6298

PANTANO 6298

TECCHIO 6295

Marina mercantile (*Seguito della discussione*) . 6298

Oratori:

DE NICOLÒ 6309

FASCE 6310

PANTANO 6298-6312

RAGGIO 6303

La seduta comincia alle 10.

Borgatta, segretario, legge il processo verbale della seduta antimeridiana di ieri, che è approvato.

Discussione del disegno di legge: Eccedenza di impegni nelle spese per la repressione del malandrinaggio.

Presidente. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Eccedenza d'impegni nelle spese per la repressione del malandrinaggio.

L'onorevole relatore Cibrario non è presente.

Marazio, della Commissione. La Commissione è rappresentata da tre membri della Commissione del bilancio, ed è in grado di dare tutte le spiegazioni occorrenti.

Presidente. Allora si dia lettura dell'articolo unico del disegno di legge.

Borgatta, segretario, legge:

« Articolo unico. È autorizzata la spesa di lire 95,000 da iscriversi nella parte straordinaria del bilancio passivo del Ministero dell'interno per l'esercizio 1895-96, allo scopo di reintegrare la Cassa della Direzione Generale delle carceri « Fondo massa condannati » di egual somma prelevata per spese sostenute sul capitolo n. 78 dell'esercizio 1894-95. »

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole presidente del Consiglio.

Di Rudini, presidente del Consiglio. Come ebbi a dichiarare più volte alla Camera, quando si è trattato di quest'argomento, che è stato occasione di ripetute osservazioni d'indole politica, debbo proporre che la somma di lire 95,000 sia portata a 145,000, perchè, dopo la presentazione del disegno di legge, si è accertato che, per far fronte agli impegni assunti, occorrono altre 50,000 lire.

Prego perciò la Camera di accettare questa proposta.

Presidente. La Commissione accetta questo aumento di 50,000 lire proposto dal Governo?

Marazio, della Commissione. L'accetta.

Tecchio. Domando di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Tecchio. Io non intendo di risollevarlo, a proposito di questo disegno di legge, una questione politica. L'argomento, che si riattacca alle risultanze dell'inchiesta Astengo, ha già dato luogo a molte discussioni, ed implicita-

mente anche ad un voto della Camera. Siccome però il disegno di legge costituisce un caso affatto nuovo ed assai grave, siccome questa è la prima volta, per quanto io sappia, che il Parlamento viene invitato a concedere fondi destinati alla reintegrazione di una cassa speciale dalla quale il Governo li prelevò di suo arbitrio, io credo di compiere un dovere facendo sentire una parola di protesta contro il fatto anormale che ha reso necessaria la presentazione di questo disegno di legge.

E sento il bisogno di parlare anche perchè alla votazione politica, a cui testè accennavo, e a cui presi parte, fecero seguito discussioni e commenti diretti ad infirmarne l'attendibilità, quasi che sulle cose raccolte nell'inchiesta Astengo la Camera si fosse pronunciata senza la necessaria ponderazione e senza tener conto delle risposte che alle conclusioni dell'inchiesta furono date da chi prese a parlare in difesa della Amministrazione sotto la quale i fatti avvennero. Ora, io intendo, per quanto riguarda me, di respingere questa ipotesi: il mio voto in quella occasione, come sempre, l'ho dato con la piena convinzione che ci trovavamo in presenza di fatti ai quali il biasimo non poteva essere risparmiato. Ascoltai allora attentamente le risposte date agli oratori che parlarono in tal senso, da coloro che pensavano in senso opposto, ed in particolar modo dall'ex sotto-segretario di Stato dell'interno, onorevole Galli; ma la mia convinzione non ne fu punto scossa.

Quelle risposte, infatti, si basavano sostanzialmente sopra una affermazione inesatta. Si diceva, cioè, che le irregolarità accertate dall'inchiesta erano la conseguenza di necessità alle quali nessun Ministero aveva potuto sottrarsi, che le prelevazioni dalle casse speciali erano divenute al Ministero dell'interno quasi un sistema, che erano state sempre e nello stesso modo praticate da tutti i ministri.

Nè io voglio negare che necessità imprevedute abbiano persuaso anche in passato altri ministri a ricorrere momentaneamente alle casse speciali: ma vidi fin d'allora, e trovo opportuno ricordare adesso, una essenziale differenza tra i precedenti invocati, e i fatti nuovi dei quali la Camera ebbe ad occuparsi. E la differenza è questa, che in passato le prelevazioni furono sempre fatte,

non soltanto col proposito di reintegrare poi le casse coi mezzi ordinari, ma con la certezza di essere in grado di farlo. La qual cosa è tanto vera che le reintegrazioni avvennero regolarmente in tutti gli esercizi, senza bisogno di chiedere all'uopo nuovi fondi al Parlamento. Ho avuto cura di risalire fino ai consuntivi di molti anni addietro, e vi riscontrai che, esercizio per esercizio, nelle spese segrete e nella repressione del malandrinnaggio non si eccedettero mai nemmeno di un centesimo le somme preventivate; il che dimostra, appunto, che se pure i fondi di qualche esercizio possono aver servito a coprire prelevazioni fatte a beneficio dell'esercizio precedente, i ministri ebbero per altro cura costante di servirsi dell'espedito in discorso entro limiti tali da non superare mai nel complesso i crediti accordati, per questi titoli delicatissimi, dal Parlamento; e, valendosi di questi soli crediti, riescirono sempre a reintegrare le casse speciali sulle quali avevano fatte le provvisorie prelevazioni.

Che cosa accadde, invece, sotto l'ultima Amministrazione? Non parliamo dell'esercizio 1893-94, per il quale, in via assolutamente straordinaria e per i bisogni eccezionali creati dai fatti di Sicilia, fu chiesto dall'onorevole Crispi ed accordato dal Parlamento un mezzo milione in aggiunta allo stanziamento normale per la repressione del malandrinnaggio. Fermiamoci agli esercizi 1894-95 e 1895-96.

Nel primo il ministro dell'interno aveva a sua disposizione il solito milione per le spese segrete, e il solito mezzo milione per il malandrinnaggio. E sul finire dell'esercizio, in aprile, ebbe bisogno di prelevare e prelevò lire 130 mila dal fondo Carceri; e non ne poté rimborsare che 50 mila, restando scoperte le altre 80 mila, alle quali appunto si provvede con una parte della somma che oggi siamo chiamati a votare.

Nel secondo, cioè nell'esercizio 1895-96, quello che sta ora per finire, il preventivo per le spese segrete fu mantenuto ad un milione ed il fondo per il malandrinnaggio fu aumentato da 500 mila lire ad un milione.

Ebbene, nonostante questo notevole aumento, la relazione Astengo ci dice che, non solo la precedente Amministrazione non fu in grado di rimborsare la Cassa carceraria delle 80,000 lire che il precedente esercizio aveva lasciate scoperte, ma ebbe bisogno di ricorrere, nientemeno che per 350,000 lire, al fondo

di riserva e per 15,000 lire al fondo della Società delle Tre Fontane, delle quali ultime si provvede il reintegro colla restante somma richiesta con la legge in discussione. E non basta; ha avuto ancora bisogno di spendere o impegnare nei soli primi otto mesi tutto intero il milione per la repressione del malandrinnaggio; ed ha esaurito nei primi dieci giorni del marzo quasi tutto il dodicesimo assegnato a questo mese per le spese segrete.

Insomma, onorevoli colleghi, dalle cifre non contestate della relazione Astengo risulta questo: che per spese segrete, mentre il preventivo era di un milione per tutto l'esercizio, nei soli primi otto mesi si spesero complessivamente un milione e centododici mila lire; e che per il malandrinnaggio il milione che doveva servire per l'intero esercizio fu, nei primi otto mesi, tutto speso od impegnato. Fate i conti, e troverete che nell'accennato periodo la cessata Amministrazione spese per servizio segreto e per repressione del malandrinnaggio ben 723,000 lire, più di ciò che, giusta i preventivi, avrebbe importato la competenza del periodo stesso.

È o non è questo un fatto senza esempio nella nostra amministrazione?

Era o non era giusto il biasimo che anch'io intesi di votare rispondendo sì all'appello nominale del 30 maggio decorso, dopo essermi reso esatto conto dello stato delle cose, alla cui verità e alla cui gravità nulla era stato tolto dalle risposte date in quella occasione? Imperocchè non bisogna dimenticare che nel tempo stesso in cui si accertava senza contrasto che l'Amministrazione passata aveva erogato in spese non controllate o non controllabili quasi il doppio di quello che sarebbe stata autorizzata a spendere, si rinunciava benanco ad offrire una giustificazione qualsiasi dell'enorme eccesso di spesa.

Tutti sappiamo, del resto, che giustificazioni non ve ne potevano essere, imperocchè dal luglio dell'anno scorso in avanti, Africa a parte, nulla accadde di straordinario: il paese fu più che mai tranquillo, e quindi, nei riguardi della pubblica sicurezza, non si saprebbe immaginare a quali bisogni straordinarii abbia dovuto provvedere il Governo, per eccedere di tanto quel preventivo, che pure, anche stabilito in somma di mezzo milione minore, era stato sufficiente in tutti gli esercizi precedenti. Se, anzi, badiamo agli anni per la ristabilita tranquillità pubblica,

coi quali si usava salutare l'opera della cessata Amministrazione, sarebbe stato da aspettarsi che certe spese, anzichè aumentare, con tanta esorbitanza, consentissero una grande diminuzione.

Ecco, perchè, come dissi da principio, mi è sembrato opportuno, anzi doveroso, far precedere il voto che, per necessità di cose, daremo favorevole a questo disegno di legge, da una parola di protesta.

Aggiungo una osservazione, che concerne specialmente le 350 mila lire prelevate dal fondo di riserva ad aumento del capitolo *Spese segrete*.

A questa prelevazione il Parlamento ha già dato la sanatoria con l'approvazione del bilancio di assestamento. Ma si è detto (e così deve aver pure pensato la Corte dei conti, la quale registrò i decreti di prelevazione) che la cosa fu regolare e pienamente conforme alla legge di contabilità, inquantochè questa permette di attingere al fondo di riserva in aumento di qualunque capitolo di bilancio. E sta in fatto che l'articolo 38 di quella legge non fa distinzioni. Ma, quando si interroghi, non tanto la lettera, quanto lo spirito della legge medesima, a me pare di intuitiva evidenza che il fondo di riserva, del quale il potere esecutivo è tenuto a rendere conto, non si possa volgerlo mai a beneficio di capitoli, dei quali il Governo dispone liberamente senza obbligo di resoconto. Così, ad ogni modo, la legge fu intesa da tutte le Amministrazioni che precedettero l'ultimo Gabinetto, e che, come rilevò l'inchiesta Astengo, mai pensarono di poter ricorrere al fondo di riserva per ingrossare la somma assegnata alle spese segrete.

Non sarà inutile, io credo, questa mia osservazione, importando assai di impedire, se non altro, che passi, dirò così, in giudicato, un precedente, che darebbe una elasticità pericolosa e contraria alla indole sua, al capitolo delle spese segrete.

Io chiedo venia alla Camera se per pochi minuti ho dovuto tediarla, e prego i colleghi di ritenere che mi mosse a parlare, non il desiderio di risollevarne un'aspra questione, ma il bisogno che sentivo vivissimo di respingere, per conto mio, certi commenti secondo i quali il voto della Camera cui presi parte si dovrebbe considerare come dato senza cognizione di causa, alla cieca, prestando

ascolto soltanto alle accuse, senza tener conto o senza aver capito le difese.

No, quel voto io lo diedi e tornerei a darlo oggi con tranquilla coscienza, perchè intimamente convinto che mai irregolarità così gravi, come quelle rivelate dall'inchiesta Astengo (e mi limito a chiamarle irregolarità) mai irregolarità così gravi furono commesse da che, in Italia, abbiamo un Governo costituzionale.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Pantano.

Pantano. Una semplice parola, non solo a nome mio, ma anche dei colleghi, che siedono su questi banchi, per associarci completamente alle osservazioni fatte dall'onorevole Tecchio.

Fino a che in Italia non avremo la fortuna di una legge sulla responsabilità dei pubblici funzionari, dovremo rassegnarci a vedere violate impunemente le norme morali ed amministrative, le più gelose.

Dinnanzi a fatti come questi, che lasciano tracce dolorose e una pagina abbastanza buia e triste nella nostra storia politica, a noi non resta che di levare la voce della protesta, la quale da un canto sia monito, dall'altro speranza di un migliore avvenire.

Presidente. Come la Camera ha udito, l'articolo unico di questo disegno di legge, d'accordo col Governo e la Giunta del bilancio, fu modificato, elevando lo stanziamento da lire 95,000 a lire 145,000.

Se non vi sono altre osservazioni, procederemo in altra seduta alla votazione a scrutinio segreto di questo articolo unico di legge così modificato.

Seguito della discussione del disegno di legge:

Provvedimenti per la marina mercantile.

Presidente. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: Provvedimenti riguardanti la marina mercantile.

Ha facoltà di parlare, proseguendo la discussione generale, l'onorevole deputato Fiamberti.

(Non è presente).

Ha facoltà di parlare l'onorevole Pantano.

Pantano. Io sarò breve più di quanto altri forse si attenderebbe. Incalzati a procedere

nel lavoro legislativo a tappe forzate, senza dubbio noi facciamo un eccellente esercizio di allenamento parlamentare; ma non possiamo discutere serenamente e ponderatamente leggi le quali interessano tanta parte della vita del paese. Tuttavia non credo che si possa lasciar passare una legge di tanta importanza come questa senza mettere avanti alcune osservazioni, dalle quali ora o poi si possa trarre argomento di giudizi più maturi, di provvedimenti non inopportuni.

L'onorevole Bettolo, in un discorso, come è sua abitudine dotto ed eloquente, dimostrò ieri come lo sviluppo della marina mercantile sia legato in Italia intimamente alla difesa e all'economia nazionale. È il pensiero che io ebbi l'onore di svolgere in occasione del bilancio della marina, deplorando come lui che non abbastanza il paese abbia compreso che gran parte della sua vitalità è riposta nella sua marina. Anzi determinai tale pensiero dicendo, che una delle cause per le quali la nostra marina mercantile non si è svolta abbastanza e dal punto di vista della difesa e da quello dell'economia nazionale, è stata la falsa rotta impressa a tutto l'indirizzo economico e politico del paese. Falsa rotta che ci ha condotti, economicamente, a tentare di essere una potenza a prevalenza industriale e dal punto di vista politico, una potenza a prevalenza militare; mentre tutte le nostre tradizioni e tutte le nostre naturali risorse ci additavano un'altra via, ci chiamavano, cioè, a diventare una nazione a prevalenza marinara ed agricola. E dissi a prevalenza marinara ed agricola, e non esclusivamente marinara ed agricola, come altri, confutandomi, parve intendesse, perchè la differenza è assolutamente enorme.

Io intendo che il Paese debba preoccuparsi della sua difesa terrestre, come dello sviluppare delle proprie industrie; ma la difesa deve essere subordinata all'ampiezza delle sue coste, di fronte ai più ristretti termini delle sue frontiere terrestri naturalmente le più difese in Europa; così come economicamente lo sviluppo delle sue industrie deve essere indirizzato risolutamente, non a crescere a calori di stufa lavori ed iniziative artificiali, ma a cercare di usufruire tutte le energie naturali del Paese, ed a trovare quindi nelle immense risorse della sua agricoltura, non soltanto materie prime, da esportare, ma gli elementi necessari per svolgere in prima

linea le sue industrie agricole ed i suoi commerci.

Questa falsa rotta, che militarmente ci ha estenuati ed economicamente ci ha fatto approdare alla famosa colonizzazione dell'Africa (mentre, come ben disse e ricordò l'onorevole Bettòlo, dimenticavamo le grandi, libere e feconde correnti della nostra emigrazione al di là dell'Atlantico); questa falsa rotta è stata la causa prima, per cui alla marina mercantile italiana è mancato il suo sviluppo.

Non bisogna quindi ricercare le ragioni della sua anemia negli effetti limitati, che hanno potuto dare i premi per la marina mercantile; perchè i premi non sono che pannicelli caldi; salvo che voi non vorrete buttare dei miliardi per la trasformazione del nostro naviglio onde assicurarne un momentaneo incremento senza garanzia per l'avvenire, non potrete trovare il suo vero e fecondo sviluppo che in uno sviluppo dei commerci e delle attività industriali ed economiche, del nostro paese. È questa la vera ed unica fonte per lo sviluppo della marina mercantile.

Che se voi guardate bene la decadenza della nostra marina, notata dall'onorevole Bettòlo, la quale teneva il secondo posto or non è molti anni, mentre oggi occupa il settimo posto; la ragione di ciò voi la trovate in due coefficienti: nella trasformazione della marina a vela in marina a vapore, che richiedeva per l'esigenze dei progressi moderni un ingente impiego di capitali, che mancavano al Paese, appunto per questa deficienza economica, che si riverbera sul bilancio pubblico e privato contemporaneamente; e in quel vento di protezionismo che trionfante in questa Camera nel 1887, precisamente quando cominciava a funzionare la legge sui premi, inaridì profondamente tutto lo sviluppo della vita vera del Paese, forzandoci violentemente a favorire quelle attività a calore di stufa, che hanno potuto formare la fortuna di molte case commerciali, di molte ditte, ma che segnarono la decadenza della nostra vita economica, seminando il lutto in tante parti d'Italia.

L'onorevole Bettòlo evocò nel suo brillante discorso i ricordi fecondi della vita comunale italiana e, con legittimo orgoglio ricordò la sua Genova, quando insieme a Venezia, portava alta la bandiera d'Italia in

tutti i mari dell'Oriente e avvivava, fecondeva le sue fiorenti colonie.

Ma le tradizioni dei Comuni italiani sono state da noi completamente dimenticate per ispirarci, anche da questo lato, ai peggiori esempi delle altre nazioni vicine; le tradizioni di quei Comuni furono completamente libere e sono glorie italiane.

Le prime colonie commerciali sono dovute a Pisa, a Genova, a Venezia: furono le libere iniziative dei loro industriali, dei loro agricoltori che i Governi di quei Comuni intervennero con le loro flotte a tutelare, armonizzando l'opera propria con quella che scaturiva spontanea dalla vita espansiva del Paese.

Quelle iniziative noi abbiamo dimenticato e perciò ci siamo rinchiusi in una condizione di cose, che doveva portarci al punto in cui siamo.

Ma io non voglio divagare in un campo che mi porterebbe troppo al di là di quello che mi sono prefisso, e ritorno all'argomento.

La legge sui premi alla marina mercantile, oltrechè non diede, nel primo decennio, sensibili effetti, per questa condizione di cose generale, in mezzo a cui veniva a svolgersi, ebbe poi, d'altra parte, ragioni completamente speciali perchè il suo funzionamento non desse i risultati attesi dal legislatore.

La relazione della Giunta parlamentare a pagine 3 e 4 molto eloquentemente dice come quella legge sia stata un completo insuccesso. Si afferma ch'esso sia dovuto in parte, nel secondo periodo almeno, all'approssimarsi del termine ultimo della legge stessa, il quale non poteva certo incoraggiare gli armatori ed i fabbricatori nelle loro imprese. Ma nel primo periodo, quando costoro avevano dinanzi a sè tutto il tempo desiderabile per usufruire dei premi, perchè la legge non diede i risultati che se ne aspettavano? Perchè, a parte l'anemia economica dianzi accennata, con un eccesso di concetto restrittivo si vollero accordare i premi unicamente alla costruzione paesana, la quale nemmeno corrispose all'aspettativa perchè gli armatori si provvidero all'estero anche rinunciando al premio di costruzione; non imitando in ciò la Francia, che lasciando libera la costruzione e in paese ed all'estero vide accrescersi rapidamente, così per le sue floride condizioni economiche come per lo stimolo dei premi, la sua marina mercantile. E se nell'ultima

concessione dei premi la Francia ha soppresso la clausola della libera costruzione, essa ha potuto farlo per molte ragioni: anzitutto perchè nel primo periodo aveva dato un grande sviluppo alla sua marina mercantile e poi perchè il vento protezionista agitato dal signor Méline aveva di già completamente invasa la nazione francese. Ed ancora non è detta l'ultima parola, se questo secondo periodo sia per cancellare, o meno, i frutti raccolti nel primo. Di più se la Francia da un lato toglieva il mezzo premio alle costruzioni estere, allargava però dall'altro i premi alla navigazione di gran cabotaggio ed in parte anche a quella di cabotaggio interno, che qui da noi è stata completamente dimenticata.

Questa nuova legge propostaci dal Governo ripara in parte ai difetti dell'antica? V'è in essa tanto da farci sperare, guardando per un momento la questione soltanto dal punto di vista di coloro che si attendono dai premi un grande risultato, che possa veramente rispondere ai fini che i promotori si propongono di raggiungere? Io non voglio far qui un'analisi dettagliata, e mi riservo di prendere a parlare sugli articoli a proposito delle questioni del cabotaggio e dell'emigrazione. La questione dell'emigrazione l'ho già svolta quando venne in discussione il bilancio della marina; la tornerò a svolgere su uno degli articoli di questa legge, e ci tornerò ancora sopra in sede di bilancio degli esteri, perchè essa è di vitale importanza e perchè le confutazioni che furono fatte alle mie osservazioni, mi permetto di dirlo all'onorevole Brin, non reggono ad un esame minuzioso e coscienzioso dei fatti come l'ho praticato io sopra testimonianze ineccepibili; le quali reclamano una riforma radicale in tutto ciò che presiede in Italia alla tutela dell'emigrazione dal punto di vista economico e morale, sia prima che essa prenda la via del mare, sia quando tragitta dalla costa italiana ai lontani paesi, sia quando arrivata colà essa liberamente si svolge, senza che l'occhio della patria la segua nelle sue successive evoluzioni.

Per ora sorvolo su tale tema, e mi limito alla sola questione finanziaria che, in virtù di alcuni specchi annessi al presente disegno di legge e fatti con sufficiente abilità, presenta i seguenti dati. Secondo il Governo, nel primo decennio, in virtù di tutti i prov-

vedimenti presi, vale a dire con l'aumento della tassa d'ancoraggio, e con la sistemazione dei dazi sulle materie che si impiegano, si avrebbero i seguenti risultati. Nel primo decennio (parlo a cifre tonde) una maggiore spesa di 7 milioni circa.

Nel secondo decennio invece, una maggiore entrata di 13 milioni; e cioè un utile complessivo nel ventennio, a favore dello Stato, da 6 a 7 milioni.

Secondo la Commissione poi, che ha modificato la tassa di ancoraggio, e portato altri spostamenti di cifre, succederebbe invece così. Nel primo decennio lo Stato farebbe una spesa maggiore di 6 milioni; nel secondo, realizzerebbe un eccesso di entrata sulla spesa, di 17 milioni; da cui dedotti i 6 milioni di maggiore spesa del primo decennio, ne risulterebbe un utile, complessivo di 11 milioni, a favore dello Stato.

Ora permettetemi, egregi colleghi, di dirvi che questo metodo di fare i calcoli è assolutamente fantasmagorico. Si vorrebbe, in ultima analisi, far capire che, votando questa legge, lo Stato non fa nessun sacrificio, ma fa anzi un magnifico e splendido affare finanziario.

Difatti, quando vi si dice che con questa legge, in 20 anni, malgrado i larghi sussidii per le costruzioni e le navigazioni marittime, noi veniamo a guadagnare 11 milioni, perdio le coscienze più timorate in fatto di bilancio, si acquetano facilmente.

La cosa però è tutta completamente all'opposto.

Vediamo su che cosa si basa questa pretesa utilità per le finanze italiane. Da che cosa deriva? Dalla tassa di ancoraggio, che da 1 lira è portata ad 1.40, dai dazi doganali che riscuoterà il Governo sul materiale impiegato nelle costruzioni, e sopra altri piccoli diritti marittimi.

Ma, o signori, togliamo, per un momento, che si debbano dare i premi, e portiamo la tassa d'ancoraggio da 1 lira ad 1.40; il bilancio dello Stato realizzerebbe circa 65 milioni in un ventennio. Come sostenere che tale utile sia un effetto della legge sui premii?

Io lo comprenderei se la tassa di ancoraggio fosse una conseguenza diretta dello sviluppo della marina mercantile per effetto dei premii. Ma la cosa è completamente diversa e lo proverò.

L'onorevole Bettòlo, che è così competente in materia, mi correggerà se sbaglio.

Prima di tutto abbiamo detto che, anche se non esistessero i premi, la tassa di ancoraggio ci porterebbe agli stessi risultati. Ma vi ha di più: voi portate in calcolo fra gli utili anche l'aumento progressivo che dà la tassa di ancoraggio da 30 o 40 anni in Italia, risultante dallo sviluppo graduale dei commerci nei nostri porti. Ma questo è un aumento progressivo che nulla ha che vedere coi premi della marina mercantile; aumento che preesisteva ai premi, persiste e persisterà dopo i premi, a meno che tutte le risorse del paese non siano destinate fatalmente a inaridire.

Dunque questo aumento progressivo noi non possiamo portarlo a calcolo, perchè è indipendente dai premi. (*Interruzioni*).

Io parlo dell'aumento progressivo che è indipendente dai premi.

È vero poi che la tassa di ancoraggio vi darà il risultato che voi vi attendete? Per esempio l'agevolezza che voi fate col ridurre da 4 a 3 gli approdi necessari per l'abbonamento, renderanno più facili; tali approdi in Italia, ma saranno di contrario effetto in quanto alla resa della tassa di ancoraggio.

Ed è poi vero che la tassa di ancoraggio, come dicono Commissione e Governo, non influirà sull'attività dei nostri porti, perchè, anche così aumentata, resta sempre minore in Italia che in altri paesi? Siccome certe tasse sono commisurate alla potenzialità dello sviluppo commerciale di ciascun paese, la proposta fatta rappresenta per noi un forte aumento che produrrà una depressione in tutto il nostro commercio di transito che ha così diretta influenza col nostro movimento ferroviario.

Infine voi dovete calcolare che l'aumento del traffico nei porti vi importerà una spesa relativamente maggiore.

La tassa di ancoraggio in tutti i paesi serve quasi esclusivamente per tutte le innovazioni e per tutti i miglioramenti, che occorre portare alle coste ed ai porti, e di cui noi abbiamo tanta deficienza in Italia; miglioramenti ed innovazioni che vanno fatti sempre in rapporto col maggiore sviluppo dei traffici; sviluppo che voi vi attendete dalle migliorate condizioni del paese e della marina.

Ed a queste spese come farete fronte?

Aggravando il bilancio della marina con altri stanziamenti?

Ma in tal caso il vostro abile calcolo non torna più, perchè sottraete a questo calcolo delle spese, che andate a gravare sopra altri bilanci.

Osservo poi che questa legge dura per dieci anni. Io capisco fino ad un certo punto il calcolo per i primi dieci anni; ma che c'entra il calcolo del secondo decennio, quando la legge avrà già cessato di funzionare?

Comprendo che le costruzioni degli ultimi anni del primo decennio avranno un riverbero sui primi del secondo; ma questo riverbero voi lo avrete più per le spese che per gli utili.

Dai quali, per esempio, bisogna stralciare quella cifra di 800 mila lire di utili daziarii calcolati per introduzione di materiale estero (*Interruzioni*) ch'è una cifra immaginaria, essendo inverosimile che a quel residuo di costruzioni non faccia fronte il materiale nazionale.

Del resto delle due l'una: o voi non prolungherete per il secondo decennio la presente legge sulla marina mercantile, ed allora gli utili saranno indipendenti dal suo funzionamento; o voi la prolungherete, ed allora le spese saranno tali che ciò che mi portate come utile attivo, sarà coperto e superato dal nuovo passivo nel secondo decennio. Che razza di conti sono questi?

Non è possibile che voi mi possiate portare come conseguenza benefica dell'esercizio della legge sui premi nel primo decennio, gli utili daziarii realizzabili nel secondo decennio, in cui la legge non funzionerà.

E allora che cosa resta di tutto questo progetto finanziario, così abilmente escogitato dal passato Gabinetto? Una spesa complessiva di 57 milioni, nel primo decennio e per alcuni anni successivi del secondo, per le costruzioni in corso; e un utile diretto di dazii, percepibili per effetto delle aumentate costruzioni e per altri piccoli introiti di 9 milioni circa; cioè 48 milioni che lo Stato dà alla marina mercantile in poco più di un decennio, nella speranza che fruttifichino in beneficio del suo progressivo sviluppo.

Tale è la verità. Se io metto in essere la evidenza di queste cifre, non è già perchè io mi dolga, tutt'altro, che esse vadano a beneficio della marina mercantile, se, come voglio

sperare, le previsioni dei fautori di questa legge fossero per avverarsi; non è già perchè io mi dolga che, come è stato detto in questa Camera (certe frasi bisogna chiarirle), questa legge ridonda a beneficio più di questa che di quella regione e più specialmente di Genova.

E che perciò? Sarebbe questa una ragione che potrebbe arrestarci a dar voto favorevole alla legge? No, o signori, io ritengo che la vita italiana trae il proprio alimento dall'operosità speciale o dalle speciali attitudini delle singole sue parti; che Genova ha tale e tanta importanza nello sviluppo della vita nazionale, che non è mai superfluo il sacrificio che si possa fare per essa se questo sacrificio è destinato a rifluire poi a vantaggio generale del paese. Genova ha diritto alla riconoscenza nostra per le sue nobili tradizioni marinaresche; perchè quando il paese decadeva e s'infacchiva, si deve alle sue iniziative private, se ancora certe correnti marinaresche italiane non si sono completamente indebolite o spente. Il porto di Genova coi suoi traffici, è tale di cui va orgoglioso il paese.

Ma appunto perciò bisogna dir chiaro e netto che lo Stato fa questo sacrificio, perchè ha la coscienza di doverlo compiere, e non già perchè crede di fare una speculazione finanziaria, dove non fa che un atto di patriottismo e di bene inteso interesse nazionale.

A me premeva dir questo perchè è tempo ormai di parlarci con una certa franchezza su certe questioni.

Il passato Gabinetto in occasione di altra legge venne a farci i conti dell'avaro in modo inesorabile; parlo del premio d'esportazione sui vini secondo il loro grado alcolico. Mentre dichiarava insufficiente il premio di 1,200,000 lire, invece di proporre una cifra maggiore, lo si sopprimeva completamente.

Venne la legge sugli spiriti. La riforma dell'onorevole Seismit-Doda, aveva agevolato specialmente la distillazione dei vini e delle vinacce, di fronte a quella dei cereali esteri; in nome dell'igiene e della economia nazionale, si sviluppava l'industria paesana, quando al Ministero delle finanze si avvidero che ciò importava qualche sacrificio per l'erario, e si fece perfino addebito alle nostre distillerie di esportare troppo spirito di vino all'estero, ciò che poteva giovare all'economia nazionale, ma attutiva in parte l'utile della finanza;

ed allora una legge funesta presentata in questa Camera, contro la quale indarno io combattei qui parecchi giorni, venne a sopprimere completamente quelle agevolanze, a far chiudere 5 o 600 fabbriche italiane di vino e di vinacce, per favorire la importazione dei cereali esteri, impiegati nelle industrie distillatrici da sole 10 o 12 fabbriche.

Non si disse: aumentiamo le agevolanze per meglio aiutare lo sviluppo di queste fabbriche, ma si disse addirittura: sopprimiamole nello interesse della finanza.

Si presentò più tardi la legge sui magazzini generali degli zolfi, ed in questa Camera inesorabilmente l'onorevole Sonnino venne a contendere alla Commissione, composta di uomini di tutti i partiti, la miseria di 2 o 300,000 lire per cercare di aiutare una delle principali industrie italiane altamente sofferente; e badate, che non si trattava di dare, si trattava di restituire, perchè il dazio di esportazione, considerato dal suo punto vero di vista, è un dazio di espoliazione verso coloro, i quali hanno diritto di essere messi alla pari con tutti gli altri produttori del paese, e non di essere confiscati a beneficio della finanza.

Fu inutile ogni osservazione! E mentre così a necessità economiche ed industriali di primo ordine di una data parte d'Italia si veniva a lesinare financo il centesimo, in nome di una finanza rigidamente austera, poi ci si veniva a presentare un progetto, con cui si danno 48 milioni a beneficio di un'altra industria e di un'altra regione, non dicendo al paese: questo è necessario di fare — perchè il paese e la Camera nel loro patriottismo l'avrebbero compreso — ma presentandoci la fantasmagoria di una operazione finanziaria, in cui Parlamento e paese sembrano far la figura di compiere una speculazione, anzichè un atto di buona economia pubblica.

Queste cose ho voluto dire, egregi colleghi, perchè è tempo che cambi in Italia l'attitudine di certi uomini, la corrente di certe idee. Non bisogna allarmarsi mai sol perchè una legge giovi più a questa che a quella regione d'Italia: guardiamo soltanto se quella legge oltrecchè giovare ad una data regione, riverberi la sua azione benefica su tutto il paese, e non solleviamo la bandiera del regionalismo dove non vi sono che interessi nazionali. È necessario però che la finanza italiana s'ispiri a ben altri criterii che non

per il passato. Se in Italia v'è un Ministero il quale, con l'apparenza di non fare della politica, ha fatto la politica più partigiana e disastrosa per il nostro paese, è stato il Ministero delle finanze (*Benissimo!*) con la sua condotta mai equa e serena, subordinata a considerazioni, od a scuole od a partiti che ne hanno alterato la vera e genuina fisionomia, quale avrebbe dovuto essere ed esplicarsi nell'interesse dell'economia nazionale.

Faccio voti che da oggi in poi, in mezzo alle nude cifre dei suoi bilanci, abiti non soltanto l'empirismo e lo spirito gretto del computista, ma il soffio caldo e vivificatore dell'anima nazionale. (*Approvazioni*).

Presidente. Spetterebbe ora di parlare all'onorevole Sciacca della Scala che, non essendo presente, perde la sua iscrizione.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Raggio.

Raggio. Dopo quanto esposero così opportunamente gli onorevoli Bettòlo e Pantano, i quali hanno, si può dire, esaurita la questione, sarebbe inutile aggiungere ogni ulteriore argomento; ciò nondimeno sento il dovere di fare qualche pratica osservazione, la quale, se non aggiungerà molto valore a quanto venne detto, farà perdere pochi minuti alla Camera.

A tutti è noto, che di fronte al grande sviluppo della marina mercantile estera, l'Italia, appunto quando ebbe compiuta la sua unità nazionale, vide la sua discendere a passi precipitosi dal posto che aveva tenuto con onore fino al 1870.

La troppa fede nella vela, gloria ed orgoglio dei nostri antenati, la lentezza nel costruire i grossi piroscafi richiesti dalle nuove esigenze commerciali, fecero sì che la nostra grande navigazione dovette indietreggiare dinnanzi alla concorrenza straniera, mentre anche il cabotaggio era danneggiato dalle nuove costruzioni ferroviarie.

Era evidente che l'iniziativa privata più non bastava da solo a vincere tutte le enormi difficoltà, e la marina mercantile italiana, senza aiuti straordinari, avrebbe dovuto soccombere.

La legge francese del 1881 iniziò il sistema dei premi per la marina mercantile, adottando così anche per questa industria la protezione concessa alle altre.

Allora anche in Italia i reclami aumentarono, sino al punto che si deliberò la grande

inchiesta del 1883, condotta con tanta cura ed intelligenza per gli interessi marittimi nazionali dal nostro amico Boselli, il quale ci presentò quella lodata ed importante relazione che appena ho bisogno di ricordare, tanto è rimasta a tutti memorabile.

In seguito ad essa fu accolta l'idea dei premi di costruzione e di navigazione, risultando presso che unanime la convinzione che insieme ad altri provvedimenti, avrebbero potuto far risorgere o quanto meno salvare da inevitabile rovina la marina mercantile italiana.

Infatti i cantieri erano sempre più deserti, le bandiere straniere invadevano i nostri porti e ci battevano senza sforzi nella grande e nella piccola navigazione; i nostri marinai emigravano ormai come i contadini.

Per fortuna, or sono undici anni, applicando le conclusioni dell'inchiesta parlamentare, dopo superate non lievi difficoltà, si ebbe la legge del 1885.

Questa legge, che aveva per base i premi di costruzione e di navigazione, ebbe allora autorevoli avversari e convinti sostenitori, ed era ben naturale, dappoichè trattavasi di una grave questione di principio, che coinvolge molteplici e forti interessi, e veniva affrontata per la prima volta dal Parlamento italiano.

Adesso, che a distanza di oltre 10 anni, siamo chiamati a rinnovarla con utili e pratiche modificazioni, constatiamo con grande compiacenza che l'idea dei premi ha fatto molta strada, imperocchè, furono riconosciuti come necessari ad uno dei più vitali interessi del paese. Si può ben dire che la esperienza ha confermato le previsioni dell'inchiesta del 1883 e le idee dei fautori della legge del 1885.

Si è compreso che quest'industria, così appropriata alle tradizioni, alle abitudini ed alle condizioni dell'Italia, non potrebbe altrimenti, non solo prosperare, ma neppure vivere senza quest'aiuto.

Si credeva una volta che lo Stato dovesse proteggere le industrie manifatturiere e non la marina mercantile, perchè, mentre l'aumento dei dazi doganali accresce le pubbliche entrate, i premi alla marina apparentemente non fanno che accrescere la spesa.

Nel fatto invece si riconobbe che l'aumento dei dazi doganali, proteggendo l'industria, scemava le importazioni dall'estero e quindi l'entrata doganale, mentre i premi sono com-

pensati non solo dall'aumento dell'importazione, ma dal più intenso movimento degli scambi commerciali e dallo sviluppo della produzione nazionale.

Si è dovuto riconoscere inoltre che gli armatori italiani dovevano essere compensati delle maggiori spese che incontrano forzatamente a paragone degli armatori stranieri.

Nel 1885 alcuni avversari di questo sistema avrebbero accettato soltanto un limitato premio di costruzione a titolo di rimborso di dazio, limitandosi cioè a sviluppare la legge del 1872, che esentava dal dazio d'entrata i materiali di costruzione.

Ma essi dovettero convincersi, che questo rimborso non bastava per compensare le tasse e gli aggravii che pesano sull'industria marittima nazionale in confronto di quelle che colpiscono l'industria estera e si persuasero che il premio di lire 77 si riduceva come compenso a sole lire 27, calcolando a lire 50 il rimborso del dazio.

Era un premio, che per la sua poca entità sarebbe passato inosservato, se non fosse stata l'influenza che a quel tempo avevano ancora certe teorie così dette liberali, colle cui seducenti apparenze troppi si illudevano di dare alimento ai capitali, lavoro agli operai, prosperità alla nazione.

Si comprese insomma, che qui più che altrove noi dobbiamo combattere la concorrenza internazionale in un vasto campo che si chiama il libero mare, e siamo obbligati a soccorrere un'industria che è tanto importante per le sue grandi affinità con molte altre industrie paesane e colla stessa marina militare.

Oggi sarebbe molto più pericoloso pascersi di quelle illusioni che non fosse dieci anni or sono.

Il perfezionamento delle macchine motrici, l'aumentata capacità delle navi, la più viva concorrenza hanno fatto scendere i noli marittimi ad un livello, che non si sarebbe mai preveduto.

A questo si aggiunga, che il sistema dei premi, appena iniziato dopo il 1881, si venne diffondendo.

La Francia, che ne aveva dato il primo esempio, li ha aumentati ed estesi al gran cabotaggio; altri Stati, come l'Austria-Ungheria, hanno applicato leggi simili, anzi molto più favorevoli all'industria, la Russia e la Spagna si sono messe sopra questa strada.

Il Giappone ha in quest'anno votato premi alla sua marina mercantile.

Ora quando si vede che lo stesso provvedimento è attuato od almeno invocato da non pochi Stati, che si trovano nelle condizioni economiche e finanziarie le più diverse, vuol proprio dire che si tratta di una vera esigenza dell'industria marittima. Quest'esigenza è tanto maggiore per noi, che non abbiamo ricchezze navali accumulate da secoli, padronanza dei mari, colonie in tutto il mondo, come l'Inghilterra, mentre invece sentiamo maggiormente il peso di molte imposte che gli armatori stranieri non hanno e ci troviamo in condizioni economiche molto più difficili.

È vero che quando fu fatta la legge del 1885 si disse che era temporanea; tale infatti l'avrebbero augurata anche i suoi fautori. Ma quello che doveva produrre il meglio bastò appena a salvare l'industria marittima dal peggio.

Siamo purtroppo ancora lontani dal giorno in cui possa essere venuta meno la ragione e non esista più il bisogno di provvedimenti a favore di quest'industria.

Se essa infatti non è messa in condizioni di sostenere la concorrenza coll'estero, i cantieri si chiudono e la bandiera nazionale si fa più rara persino nei nostri porti. Lo Stato risparmia bensì il premio, ma percepisce anche minori imposte, ed il danno è tutto del lavoro nazionale.

Fu chi osservò, che per avere una forte e numerosa marina non occorre costrurre sopra i nostri cantieri; noi potremmo contentarci di varare barche da pesca o canotti per regate, comprando i vapori in Inghilterra, dove costano meno per il minor prezzo dei ferri e dei carboni, e dove, appena costruiti, possono anche trovare un nolo d'uscita.

Ma non bisogna guardare soltanto alle apparenze, che sono qui, più che in altre materie, affatto ingannevoli.

Il costrurre vapori all'estero, è vero, costa meno, ma la spesa diretta non è tutto.

Vi sono considerazioni d'ordine fiscale e considerazioni d'ordine economico delle quali bisogna pur tener conto. A mio avviso, onorevoli colleghi, esse hanno una decisiva prevalenza, anche se per ciò fossero necessarie spese maggiori di quelle prevedute da questo disegno di legge.

Premetto le ragioni fiscali. Oggi i noli

sono straordinariamente bassi, e perciò le costruzioni navali quasi arenate.

Ma pensiamo per un momento alla massa ingente dei trasporti mondiali; supponiamo solo uno o due anni di scarso raccolto in Europa o meglio, figuriamoci una guerra in cui l'Italia non fosse direttamente impegnata. I noli per forza allora aumenterebbero improvvisamente, la speculazione se ne mischierebbe, e non mi stupirei se in un di questi anni si comprassero all'estero più vapori di quanti ne abbiamo riuniti sotto la nostra bandiera in un decennio!

E in questo caso a qual cifra salirebbero i premi di navigazione, e quale onere ne deriverebbe alla finanza?

Lascio a voi immaginarlo.

Il pericolo scompare assegnando il premio di costruzione ai bastimenti costrutti in Italia, ai quali solamente è riservato il premio di navigazione, dappoichè supponendo mantenuta la potenzialità degli attuali cantieri, e considerando come sono limitati gli arenili adatti alla costruzione navale in Italia, pur contemplandone anche un maggior sviluppo, non è possibile veder aumentare le costruzioni in modo da turbare l'economia del presente disegno di legge.

L'altro argomento d'ordine economico ed industriale, è questo. L'armatore, oltre al sentimento nazionale che lo anima e alla compiacenza che prova di adoperare operai nostri, sui nostri litorali, ha tutto l'interesse di assistere alle varie fasi della costruzione del suo vapore per suggerire le modificazioni richieste dall'esperienza e dai progressi tecnici; egli vede e verifica il materiale impiegato; la nave, si può dire, cresce sotto i suoi occhi, senza bisogno di agenti, di corrispondenze infinite, in un paese di cui sempre non conosce la lingua, le leggi e le procedure giudiziarie che lo possono danneggiare, e dove sarebbe ad ogni modo costretto a rimanere per tempo non breve, con grave danno dei suoi affari.

Or dunque interessi fiscali, interessi economici e la necessità di avere una marineria mercantile che tenga conto di tutti i progressi tecnici e risponda alle nuove esigenze del commercio dimostrano che bisogna assolutamente favorire le costruzioni navali in Italia.

Mi si dirà che nei primi tre anni che seguirono alla promulgazione della legge del

1885 si costruì poco. È vero, ma la crisi fu allora tanto inaspettata e grave, che neppure i compensi della legge bastavano a spingere gli armatori a costruire. Nel triennio successivo si costruì di più, e si può dire che la legge produsse i buoni effetti di cui era capace. Ma già nel 1892 cominciò di nuovo la diminuzione e venne crescendo, a cagione dell'incertezza in cui furono lasciati gli armatori circa il mantenimento del sistema dei premi. Era un altro grave difetto della passata legge, e si evita col disegno di legge che ci sta dinanzi, il quale mantiene sempre l'efficacia del premio per un decennio a decorrere dal giorno del varo.

Più acuta la controversia si elevò nel 1885 sopra i premi di navigazione. Ma anche qui un grande progresso si è fatto nella pubblica opinione.

E questo progresso si fece quando si convinsero anche gli oppositori che la spesa per questi premi è largamente compensata dalla stessa industria marittima, e lo specchietto che si trova nella relazione ministeriale sulla presente legge dimostra che alla fine del ventennio, per effetto di questa disposizione, l'erario ricaverà, anzichè una perdita, un utile di sette milioni.

Ma se anche non vi fossero i grandi vantaggi economici derivanti dallo sviluppo della nostra navigazione, basterebbe, a dimostrare la necessità di tenerla in vita anzi di accrescerla, l'interesse della difesa militare.

Il mio amico onorevole Bettolo vi ha dimostrato come tutti gli argomenti che si sono detti per dare all'Italia una forte marina da guerra, che è il nostro orgoglio e la nostra fiducia, riflettono anche la marina mercantile.

E durante la discussione ultima sul bilancio della marina abbiamo inteso tanti colleghi competenti, come l'onorevole Accinni, l'onorevole Morin ed altri, dimostrare in modo inconfutabile, che senza una numerosa marina mercantile noi non avremo mai il necessario vivaio di marinai per la flotta, e ci mancherebbe il naviglio ausiliario di cui non si può fare a meno per rifornire la marina militare di munizioni, di carbone, di acqua, di viveri in alto mare.

Non facciamoci illusioni, o signori. Pensiamo ad una guerra europea che noi dobbiamo, per la nostra posizione e per le nostre alleanze, sempre più prevedere possibile sul mare, essendo le coste marittime più vulne

rabili delle Alpi, e pensiamo un po' anche alle delusioni recenti che provammo in gran parte per deficienza di approvvigionamenti e di mezzi di trasporto. Non esiteremo un momento allora a fare quanto possiamo per evitare alla patria danni maggiori per simile motivo.

L'Inghilterra ha le potenti compagnie Transatlantiche della *Cunard*, della *Guyon*, della *Star*, della *Pacific*, della *Peninsular*, della *Royal Mail*; la Germania ha i magnifici vapori del suo *Lloyd*, che ammiriamo sin troppo nei porti italiani; la Francia ha i superbi e celeri vapori delle *Messageries*. Ebbene, in Italia, invece, se togliamo l'unico grande piroscafo che appartiene alla Veloce, oramai già con diversi anni di vita, non abbiamo che vapori le cui velocità variano da 9 a 12 nodi e pochissimi con la velocità di 15 a 16. Come mai potranno seguire con gli approvvigionamenti le nostre grandi navi, che filano da 17 a 19 nodi?

L'onorevole ministro Brin si preoccupò di questa necessità e volle inserire un articolo con cui aumentava il premio ai piroscafi con velocità superiore a 16 nodi concedendolo alle stazze lorde, e di ciò glie ne do sincera lode.

Ed infatti, come l'esercito ha numerose riserve, anche la flotta ha bisogno, di poter contare sopra un personale di riserva di macchina e di coperta, sempre pronto, senza bisogno di esercitazioni costose, capace di battere tutti i mari, come di difendere i nostri 7000 chilometri di costa, tanto più quando questo personale si compone di 200,000 e più marinai della cui esperienza e della cui energia fanno fede tutti i mari del mondo.

Questa riserva ce la invidiano i nostri vicini ed hanno ragione; saremo noi così ingenui o colpevoli da distruggerla colle nostre mani?

Convinti adunque che i premi di navigazione sono per la nostra marina mercantile una necessità di esistenza, convinti che non avranno alcuna influenza dannosa sulla nostra finanza, basterà una semplice considerazione a dissipare l'unico timore, che forse preoccupa alcuni nostri colleghi.

Molti temono che contribuendo i premi a rendere possibili noli meno elevati, in forza di essi aumenterà la concorrenza dei prodotti agricoli esteri e più specialmente dei cereali dal Mar Nero, che si potranno avere nei porti italiani a miglior mercato.

Mi si permetta una modesta osservazione, e spero di provarvi che la presente legge, invece di un danno ai nostri prodotti agricoli, recherà loro un leggiero vantaggio, dico leggiero perchè il premio e la tassa d'ancoraggio non hanno importanza, quando si tratta di 40 centesimi la tonnellata sopra una merce che ha il valore di oltre 200 lire la tonnellata. Mi spiego.

La legge che stiamo discutendo aumenta di 40 centesimi la tassa d'ancoraggio per ogni tonnellata, ovverosia di 4 centesimi il quintale. Questi 40 centesimi sono pagati tanto dalla nave estera quanto dalla nave nazionale, e perciò il capitano estero o il capitano nazionale dovranno domandare 40 centesimi di più del nolo attuale. La merce estera perciò, il cui valore consta del prezzo d'origine all'estero e del nolo, costerà 40 centesimi di più alla tonnellata.

Quest'aumento indubbiamente costituisce un vantaggio per la produzione, specialmente per quella dei cereali in Italia, e se non fosse per questa ragione, cadrebbe ogni ragionamento a favore dei premi.

Gli oppositori potranno osservarci, che il capitano italiano, il quale ha il premio di navigazione dal Mar Nero all'Italia che ammonta a centesimi 40 la tonnellata, cioè a 4 centesimi al quintale, potrà fare il trasporto a centesimi 40 per tonnellata meno del capitano estero, ed allora il vantaggio dell'aumento della tassa di ancoraggio per i prodotti italiani sarà illusorio.

A questo rispondo, che è da tutti saputo e risaputo, come il listino dei noli si determina nella sala del *Baltic* in Londra, in quel « Club dei facchini dell'Universo », come lo chiamò il senatore Boccardo, dove si stabiliscono i prezzi di trasporto da e per tutte le destinazioni del mondo. Questi prezzi variano si può dire giornalmente, secondo le notizie telegrafiche che giungono ad ogni momento dai centri più importanti dei due emisferi, che aumentano o diminuiscono le domande. Così avviene anche per il Mar Nero.

Ora è possibile supporre, che il capitano italiano, il quale è avvisato dai suoi sensali in Inghilterra dei noli che si praticano in Londra, sia così ingenuo da contentarsi di prendere 40 centesimi meno per tonnellata, perchè di questa differenza in meno è compensato dal premio di navigazione?

Ma il premio di cui godrà servirà a com-

pensare il capitano italiano dei maggiori aggravi che deve sopportare a paragone del capitano estero: se così non fosse, cadrebbe ogni ragionamento a favore dei premi. Ma di ciò si parlerà meglio all'articolo 12. Che se i miei colleghi non vorranno accettare per buono questo mio ragionamento, io me ne potrò dolere, ma in compenso avrò la soddisfazione di aver fatto il mio meglio a favore dei piccoli armatori italiani che sono veramente degni d'ogni riguardo. (*Bravo!*)

Per quanto mi sia proposto di essere breve, non posso tacere un'altra considerazione.

Ho detto che tutte le altre industrie ebbero protezioni e favori dalle nostre leggi. Bisogna aggiungere che l'industria marittima non solo lotta in condizioni più difficili delle altre, ma sopporta oneri speciali, che le darebbero diritto a speciali riguardi. Paga tasse non solo in Italia ma anche all'estero; deve sopportare rischi di gran lunga maggiori; ha l'obbligo di comporre gli equipaggi di cittadini italiani matri olati, mentre le altre industrie possono servirsi dell'ingegno e del braccio straniero; non può sbarcare i marinai all'estero, ma deve ricondurli al porto d'armamento, e non aggiungo altro, perchè dovrei ripetere tutto il Codice della marina mercantile.

Che più? Mentre solo da poco tempo si pensa agli operai delle altre industrie, si è istituita la Cassa per gli infortunati e si propone l'istituzione di una Cassa pensioni, la marineria ha da gran tempo le sue Casse per gli invalidi che da anni ed anni soccorrono efficacemente i lavoratori del mare e le loro famiglie.

Certamente, se noi potessimo come in Inghilterra alimentare il nostro movimento marittimo, con lo sviluppo del commercio e della produzione nazionale in modo che la marina vivesse di vita propria ed indipendente, senza alcun bisogno di premi, sarebbe ottima cosa. Ma questo è un miraggio lontano per il quale sarebbe erroneo e fatale dimenticare le necessità presenti.

Per queste considerazioni è evidente il dovere di tenere in vita questa nobile industria, ed è chiara l'impossibilità che essa viva in Italia senza i premi di navigazione.

Per questo sistema abbiamo già, oltre alle buone ragioni ed alle pratiche considerazioni che ho cercato di riassumermi, un decennio di esperienza. Nel 1876 l'Italia aveva quasi

11,000 navi; nel 1883 erano ridotte a 7,270 con una diminuzione media annuale di circa 500 navi, mentre dal 1886 al 1894, durante la legge, la diminuzione fu di solo 760 navi, cioè da 6992 a 6231.

Si aggiunga, che a compensare la diminuzione di questi ultimi anni soccorre la maggior portata delle nuove navi sostituite alle antiche, soccorre specialmente l'aumento dei vapori da 257 a 328.

Questo vi dimostra, o signori, che senza la legge sopra i premi, la rovina della marina mercantile sarebbe stata completa ed irrimediabile, e l'Italia, che già viene dopo la Spagna e la Norvegia, si troverebbe oggi anche al disotto della Turchia e della Grecia.

Invece coi premi meglio assicurati, secondo le proposte di questo disegno di legge, non solo avremo nuove costruzioni per parte delle Compagnie sovvenzionate, ma vedremo riunirsi piccoli capitali, come nei tempi più gloriosi della nostra marina, quando Amalfi dettava le leggi del mare, quando Venezia trasportava gli eserciti crociati, quando Genova colle sue flotte e coi suoi marinai vinceva battaglie formidabili e contribuiva, pur troppo per altri, alla scoperta di tanta parte del mondo. L'associazione dei piccoli capitali, con la vigilanza assidua degli interessati, eviterà anche i danni e i pericoli delle grandi speculazioni, compiute talvolta più che sul mare, sulla borsa degli azionisti.

Prima di finire devo rispondere una parola all'onorevole Pantano, per quanto egli disse riguardo all'emigrazione.

In principio egli ha ragione. N'a anche in materia di trasporti marittimi bisogna tener conto delle esigenze della domanda e dell'offerta, si tratti di merci oppure di persone. Aggiungo che il trasporto degli emigranti è regolato da una legge, da regolamenti, da circolari senza fine.

Se non sono scrupolosamente osservate, provveda il Governo a farle osservare; se non bastano, completiamo la legge. Sono convinto ancor io, onorevole Pantano, che nell'interesse dell'emigrazione gioverebbe una legge più completa ed efficace, e sono anche persuaso che il Parlamento la accoglierà benevolmente. Purchè però si tenga conto della concorrenza estera, e non si spingano, come altra volta si è fatto, i nostri emigranti a cercare imbarco a Marsiglia od all'Hàvre, dove

si troverebbero peggio e sarebbero sottratti a qualunque tutela e vigilanza.

D'altronde è giusto riconoscere che le precauzioni sanitarie prescritte a bordo dei nostri bastimenti sono più rigorose di quelle imposte dalle leggi di Francia e di Spagna. Pur troppo tutte le precauzioni non bastano talvolta ad evitare i disastri cui alluse l'amico Pantano, ma i casi eccezionali non bastano a condannare tutto un insieme di disposizioni. Casi anche più dolorosi seguirono, infatti, di recente sulla *Lombardia*, con tutte le precauzioni che si usano a bordo dalla marina militare fra gente disciplinata, abituata al mare, di condizione civile.

Invece due cose si possono affermare; che, salvo casi eccezionalissimi, i nostri emigranti sono trattati a bordo come certo vorrebbero esserlo nei loro paesi, e la mortalità è tra loro minore che in questi. Aumentiamo pure le prescrizioni e le cautele sino a dove è possibile senza danno dell'industria; ma ricordiamoci che ben altri sono i guai della nostra emigrazione, in troppa parte ignorante, male diretta, peggio provocata, talvolta di danno e d'onta anziché di orgoglio e di vantaggio alla patria.

Ma non si deve trascurare un'altra considerazione.

La presente legge è stata presentata alla Camera dal Ministero passato ed emendata dall'attuale per cura dell'onorevole Brin, al quale nessuno può negare in questioni marittime la più alta competenza.

Gli emendamenti concordati successivamente fra il Ministero e la Commissione migliorano la legge, la rendono più efficace e più utile alla marineria senza che ne derivi alcun maggior aggravio per l'erario.

Uno dei più importanti emendamenti, che modifica opportunamente lo spirito stesso della legge, sostituisce al premio fisso il premio mobile successivamente decrescente, ed io non posso che darvi conscienziosamente il mio voto come ho fatto in seno alla Commissione.

L'industria marittima nelle sue diverse espressioni subisce la legge comune e coloro che la esercitano obbediscono a due correnti opposte che mai si confondono. Gli uni, fedeli conservatori di tutto ciò che è tradizione, vi si attaccano ostinatamente e dichiarano ogni novità temeraria, incerta, piena di pericoli. Il vapore, l'elettricità sconvolgono commercial-

mente il mondo ed essi restano impassibili dinanzi a tutti i progressi, chiamando anzi volentieri lo Stato responsabile delle naturali sofferenze che loro ne derivano.

Gli altri, al contrario, uomini nei quali lo sforzo, l'iniziativa, l'intelligenza sono sempre svegli, accettano la lotta, sopportano ogni sacrificio per seguire tutti i progressi.

La variabilità dei premi deve essere naturalmente desiderata da questa seconda categoria di persone e la Commissione doveva far plauso al ministro che proporziona i premi con progressione discendente secondo l'età dei bastimenti, per guisa da raggiungere il precipuo scopo della legge, che è quello di spingere a nuove costruzioni.

Ma l'economia della legge, con questi emendamenti presentati dall'onorevole Brin, sarebbe stata turbata, se contemporaneamente non fosse stato proposto un altro emendamento, che eleva da 1.25 a 1.40 la tassa di ancoraggio. Con questo aumento di entrata si provvede largamente alla maggiore spesa derivante dai concordati emendamenti, e questo temperamento è tanto più da adottarsi quando si pensa che le spese portuarie, nonostante questo leggiero aumento, sono sempre inferiori a quelle che si incontrano in tutti gli altri porti di Europa.

Mi si permetta un'ultima breve osservazione sul cabotaggio.

Comprendo pur troppo come non sia possibile accogliere interamente il voto degli armatori, cui ha accennato anche l'onorevole Bettolo, che vorrebbero riservato alla bandiera nazionale il cabotaggio.

Ce lo vietano i trattati di commercio con alcuni Stati e basterebbe l'articolo 17 di quello coll'Austria-Ungheria che resterà in vigore a tutto il 1903. Ma appunto per ciò mi pare necessario far buon viso all'emendamento che noi abbiamo proposto, onde far fronte specialmente alla concorrenza delle Compagnie austro-ungariche che lottano in condizioni favorevoli anche colla nostra *Navigazione generale* e colla *Puglia*, portando i noli a così basso punto da sembrare derisorio.

D'altronde l'aumento di spesa per questo titolo sarebbe assai lieve, perchè pochi sono i vapori che fanno il servizio di costa, ed in gran parte per la loro età potranno avere dalla legge ben pochi vantaggi.

Sarà questa un'altra prova che Governo e Parlamento non hanno cura soltanto degli

interessi delle grandi costruzioni e della grande navigazione, ma cercano di provvedere ugualmente anche ai minori interessi che meritano pure la nostra attenzione.

Governo e Commissione sono d'accordo sopra gli altri punti della legge, sulle disposizioni riguardanti la classificazione delle navi, sulle Casse invalidi, sulle spese di registro per il trapasso delle proprietà. Perciò a me non resta che ringraziarvi della vostra benevola attenzione, e fare un augurio che credo sia nell'animo vostro, che cioè approvata la legge dal Parlamento, si ravvivi questa nobile industria e colla prosperità sua, insieme a quella delle altre industrie manifatturiere ed agricole, apporti nuova e rigogliosa vita al nostro paese. (*Vive approvazioni — Molti deputati vanno a stringere la mano all'oratore*).

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole De Nicolò.

De Nicolò. La dotta ed elaborata relazione dell'onorevole Randaccio conchiude col dire che la Commissione ha finito il laborioso suo compito, e che unica ispirazione sua fu il bene della patria, che vuole la prosperità della marina mercantile.

Nessun dubbio che tale fu la nobile aspirazione della Commissione.

Ma io mi domando dinanzi a questa legge: sarà questa l'obbiettivo, che noi raggiungeremo?

Ecco il quesito, che mi impensierisce; ecco la domanda, che mi turba.

Non sono, per ordine generale di idee, favorevole alla legge; ed anche entrando nel campo delle teoriche protezioniste, dubito fortemente che possa giovare alla nostra marina mercantile.

L'onorevole Pantano diceva, e sembrava quasi voler muovere accusa al nostro paese, che il paese non ha compreso come gran parte della sua vitalità stia nel mare.

Io credo, viceversa, che il paese l'abbia ben compreso; ma non credo sia stato compreso da quel tale indirizzo governativo, del quale appunto l'onorevole Pantano diceva che si fa falsa rotta, come indirizzo politico, e come indirizzo economico. Ora appunto da questo sorge contraddizione fra l'interesse vero, che il paese scorge, e l'indirizzo fittizio ed artificiale dello Stato, il quale ordinariamente trascorre il suo tempo e svolge il suo programma in una cura costante ed ostinata

di ogni ragione fiscale contro ogni ragione economica.

Solo di tanto in tanto sembra che abbia dei pentimenti, dei momenti di sentimentalismo e di protezionismo; ed allora si presentano leggi che, come questa, mi fanno l'effetto d'empiastrici applicati a gambe di legno. Non basta proteggere i più deboli; eppure solo con questo intento potreste giustificare, o potreste almeno scusare una legge, che invece non è che una legge di privilegio.

Voi infatti (come ebbe a dire ieri l'onorevole Bettòlo) trascurate i piccoli armatori, le piccole industrie e trascurate il cabotaggio perchè la Commissione dà segno di buona volontà quando propone quell'ordine del giorno, ma, naturalmente, l'intento non lo raggiungeremo se non a scadenza molto lontana. (*Interruzione*).

Io mi auguro che possa essere a breve scadenza!

Eppure è da tutto questo, diceva l'onorevole Bettòlo con quella autorità che lo distingue, che sono germogliate le vere sane virtù marinaresche del nostro paese.

Se questa legge (è sempre l'onorevole Bettòlo che con la sua frase calda prosegue) allargasse la sua ala protezionista così sulla grande come sulla piccola industria, allora io mi rassegnerei a votarla; ma quando questa legge per lo meno si limita a proteggere i meno deboli, io mi preoccupo delle condizioni peggiori che essa viene a fare ai più deboli.

Mi consentirà la Camera di fare brevisimi appunti sulle disposizioni parziali. Secondo il disegno precedente, il premio di navigazione era concesso alla navigazione del Mediterraneo.

Il disegno ministeriale escludeva quella fra i porti dello Stato; il progetto della Commissione, invece, includeva la navigazione fra i porti dello Stato. Ora viceversa, con questo secondo progetto, giusta l'articolo 11 del Ministero, abbiamo che:

« È accordato per un decennio, dal giorno in cui andrà in vigore la presente legge un premio di navigazione di lire 0.65 per ogni tonnellata di stazza netta e per ogni 1000 miglia di percorso alle navi nazionali a vela e a vapore, che, partendo da un porto posto nei mari di tutto il Mediterraneo (compresi il mar di Marmara, il mar Nero, il mar di Azoff e la navigazione del Danubio), oltre-

passino il canale di Suez e lo stretto di Gibilterra, dirette a porti non europei. »

E nell'articolo 12 della Commissione è serbata la stessa dizione del disegno ministeriale, salvo però che la Commissione estende il premio della navigazione anche quando le navi, al di là dello stretto di Gibilterra e del canale di Suez, vadano a toccare anche porti europei. Ora a me pare che questo nuovo proponimento, nel quale d'accordo sono venuti Ministero e Commissione, sia l'affermazione più esplicita che non si sia voluto estendere la protezione anche al cabotaggio.

Ora quando noi consideriamo l'estensione delle coste peninsulari e insulari italiane, quando consideriamo quello che costa il materiale, quando consideriamo che i favori, che si può ripromettere il cabotaggio interno dall'attuazione del desiderio manifestato dalla Commissione in quell'ordine del giorno, sono un beneficio che potrà verificarsi a lunga scadenza, io domando se si raggiunga veramente lo scopo di questa legge con questa seconda redazione degli articoli 11 del Ministero e 12 della Commissione, o se per lo meno non sia più conveniente ritornare a quello che la Commissione in un primo momento aveva stabilito.

Non comprendo, o signori, i segni di diniego, che mi vengono da qualcuno del banco della Commissione.

Una voce dal banco della Commissione. Per la semplice ragione che si restringe...

Presidente. Prego di non interrompere!

De Nicolò. Vuol dire che sarò lietissimo se così dal banco del Ministero, come da quello della Commissione, sentirò una risposta, che possa dileguare questi miei dubbi; ed allora forse, in questo senso ed in questo caso mi rassegnerei anche a dare il mio voto favorevole alla legge; perchè per lo meno si raggiungerebbe quello scopo e quell'obbiettivo, che credo soltanto possa indurre la Camera a fare buon viso a questa proposta.

Un'ultima osservazione ed ho finito.

Io avevo presentato degli emendamenti. Naturalmente, dopo l'ultima fase, che ha attraversato questo disegno di legge, elaborato tra Commissione e Ministero, quei miei emendamenti non hanno più ragione d'essere; ed io, che mi ero iscritto su quegli articoli, fin da questo momento dichiaro che ritiro gli emendamenti e rinunzio a parlare.

È detto all'articolo 13 del disegno di legge:

« Dei premi di navigazione godranno le navi di costruzione estera, purchè la loro iscrizione nelle suddette matricole sia avvenuta anteriormente al 1° gennaio 1887. »

Ora a me pare che questa sia una disposizione provvida, e che si possa comprendere benissimo per l'avvenire; ma che non abbia alcuna ragion d'essere così com'è messa nel disegno, che viene sottoposto all'approvazione della Camera.

E la ragione si comprende facilmente. Non è certo colpa degli armatori italiani, se si dovette ricorrere ai cantieri esteri. È stato già detto che ciò si deve al minor costo non solo, ma anche al minor tempo che s'impiega dai cantieri esteri per la costruzione. Nei cantieri inglesi per la costruzione di una nave s'impiegano in media cinque o sei mesi; mentre nei cantieri italiani, con tutta la migliore volontà, non s'impiega meno di un periodo di tempo di diciassette o diciotto mesi, e qualche volta di due anni.

Ora è da sperarsi, che d'ora innanzi, migliorate le condizioni dei cantieri italiani, non per la quantità del lavoro, perchè in questo nulla abbiamo da invidiare ai cantieri esteri, ma, per lo meno, per la maggior brevità del tempo, solleticati gli armatori dal premio di navigazione, si possano mutare le cose. Ma questo ripeto, è un provvedimento che può avere la sua ragione di essere per l'avvenire, non ne ha sufficiente per il passato.

Attesa l'ora tarda, non voglio insistere nè far perder tempo alla Camera; ma raccomando vivamente alla Commissione ed al Ministero di fare in modo, quando saremo agli articoli, che questa legge, che è legge di protezionismo, se deve passare, s'ispiri ad un protezionismo provvido, illuminato, che serva a difendere gli organismi deboli, nella loro concorrenza con gli organismi forti, i quali possono attingere la loro vitalità a fonti più naturali e più spontanee; e che non sia assolutamente uno di quei soliti pannicelli caldi, come è stato detto in questa Camera, e come, purtroppo, l'esperienza ci dà ragione di dover temere anche per l'avvenire.

Voci. Chiusura! chiusura!

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Fasce.

Fasce. Io aveva chiesto di parlare per esporre alcuni criterî d'indole economica a so-

stegno della legge, giustificando così il voto favorevole che ad essa intendo di dare. Ma poco mi resta da dire, poichè tutti quelli che hanno parlato sono stati favorevoli al principio della legge, meno l'onorevole De Nicolò, il quale, se non ho mal compreso, ha fatto alla stessa delle obiezioni, in omaggio ad un concetto alto ed elevato, cioè, in omaggio alla libertà economica.

Io sono, per convincimenti, per studi, liberale quanto l'onorevole De Nicolò. A me piacerebbe che davanti alla Camera non venissero mai disegni di legge ispirati al principio protettore, e che tutte le nostre deliberazioni fossero informate al principio della libertà. Ma quando potrebbe ciò accadere? Solamente quando i popoli, che hanno con noi degli scambi e dei traffici, avessero le loro legislazioni informate al principio liberale, quando tutta la nostra legislazione a questo principio rispondesse. Ma noi ci troviamo con una legislazione all'interno che, diciamolo francamente, non ha fatto che creare delle industrie le quali vivono all'ombra della tariffa doganale. All'estero la protezione trionfa dovunque: l'Austria e la Francia hanno fatte delle leggi protettrici per la marina e sono in ogni ramo protettrici in tutta la estensione della parola.

Ed è poi il caso di parlare di libertà economica quando appunto in Francia assume il potere supremo del Governo quel Méline che è l'apostolo più conosciuto della scuola protezionista francese? Quando agli Stati Uniti, nello Stato di San Luigi e già anche in altri vediamo acclamarsi alla candidatura per la presidenza della repubblica quel Mac Kinley che ha fatto il codice più draconiano della protezione mondiale? Onorevole De Nicolò, bisogna rassegnarsi a vivere coi tempi. Anch'io vorrei esser colla libertà economica; ma quando tutti gli altri votano delle leggi protettrici, almeno come botta di parata, noi dobbiamo premunirci. (*Bene! Bravo!*)

Io non insisterò sulla necessità di questa legge perchè non sono uso ad abusare della pazienza della Camera, sebbene mi sia questa sempre benevola; tutti quelli che hanno parlato hanno questa necessità riconosciuta; onde io non ripeterò quanto gli altri nostri colleghi, con maggiore autorità, hanno eloquentemente sostenuto.

Accennerò soltanto ad una osservazione fatta dal collega Pantano nel suo brillante

discorso, che si è cattivato come sempre la nostra attenzione e la nostra simpatia: o egli si è spiegato male o la mia intelligenza non è arrivata a comprenderlo quando disse: voi aumentate di 40 centesimi la tassa di ancoraggio, ma questo non porterà alcun vantaggio allo Stato, mentre la legge continuerà a gravare sul bilancio.

Pantano. Domando di parlare.

Fasce. Sono lieto che l'onorevole Pantano chieda di parlare perchè così potrò afferrare più esattamente il suo pensiero. Egli però disse di certo: voi avete due periodi di 10 anni, un primo ed un secondo decennio, ed in questo secondo periodo la legge continuerà a pesare sul bilancio per quei bastimenti che sono costruiti in paese, e ciò per quell'articolo che dà diritto al premio dalla data del varo; ma non si avranno più, egli soggiunse, i vantaggi. Ma come! E non continueranno forse ad essere pagati i 40 centesimi di aumento sulla tassa di ancoraggio?

Onorevole Pantano, Ella sa che la entrata media annuale di questi 40 centesimi ammonta a circa 2 milioni; sa del pari che attualmente in bilancio è stanziata la somma di lire 2,400,000 per i premi; quindi, aggiungendo il nuovo provento che si ottiene aggravando la tassa, ossia i due milioni, avremo 4,400,000 lire. La media decennale dei premi di navigazione è ora di lire 2,300,000, restano dunque 2,100,000 lire da assegnarsi ai premi pel materiale nuovo, e per compensi di costruzione. E li chiamo « compensi » a ragion veduta, non essendo essi che la restituzione dei dazi che è ben dovuta per ragione di equità. Ed invero se si concede la introduzione nello Stato ad un bastimento già costruito, non è ragionevole che chi costruisce nell'interno del paese debba pagare il dazio sulle materie prime che impiega. Sarebbe una vera protezione inversa.

Io ringrazio l'onorevole Pantano e tutti coloro che ebbero parole così nobili per la marineria mercantile, e mi compiaccio che nel Parlamento italiano il sentimento marittimo non sia morto ancora. Io credo che se questa legge non varrà a creare una nuova grande marineria, varrà però a migliorare e rafforzare notevolmente quella che abbiamo: e quindi approvandola potremo dire d'aver fatto opera buona e savia, perchè avremo mostrato che il Parlamento italiano ha a cuore gli interessi dell'industria marinara, di quel-

l'industria che, ben a ragione, si può chiamare l'indice misuratore della potenza politica ed economica di un paese. (*Bene! — Vive approvazioni*).

Voci. Chiusura!

Presidente. È inutile che domandino la chiusura, perchè non ci è più nessun iscritto.

Ha facoltà di parlare per fatto personale l'onorevole Pantano.

Pantano. Siccome l'onorevole Fasce non certo per insufficienza sua, ma per la povertà nell'esprimermi, mi ha attribuito un pensiero che io non ho espresso, mi preme di spiegarmi.

Io non ho detto che non venga nessun vantaggio allo Stato dalla tassa d'ancoraggio, aumentata di 40 centesimi; ho detto che questa tassa messa indipendentemente da questa legge, avrebbe agito di per sè, automaticamente, senza correlazione coi premi. (*Sì ride*).

In quanto al secondo decennio, ho detto: perchè fate il calcolo degli utili del secondo decennio, quando non sapete se, in questo secondo decennio, avrete contemporaneamente il prolungamento dei premi coll'inevitabile

corredo delle spese relative e quindi del passivo? Ma, allora, per trascinare di più la Camera, il ministro, invece di fare il calcolo del secondo decennio, avrebbe dovuto portarci quello dei successivi cinque decenni, e dirci che avremmo avuto il vantaggio di cinquanta milioni.

Voci. Ha ragione! Questo è vero!

Presidente. Onorevole ministro, spetterebbe a Lei di parlare.

Brin, ministro della marineria. Vista l'ora tarda, chiedo che il seguito della discussione sia rimandato ad altra seduta.

Presidente. Se nessuno fa obiezioni, il seguito di questa discussione sarà rimandato ad altra seduta (*Sì! sì!*)

La seduta termina alle 11.55.

PROF. AVV. LUIGI RAVANI
Direttore dell'ufficio di revisione.
