

LXXXIII.

1ª TORNATA DI MERCOLEDÌ 21 MARZO 1900

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE COLOMBO.

INDICE.

Disegni di legge (Approvazione):

Pensione alla famiglia di un delegato morto per causa di servizio	Pag. 2829
Provvedimenti per la marina mercantile (Discussione)	2829
FARINA EMILIO	2840
VALLE ANGELO	2830

La seduta comincia alle 10.5.

Miniscalchi, segretario, legge il processo verbale dell'ultima tornata mattutina, che è approvato.

Discussione del disegno di legge: Pensione alla famiglia del delegato di P. S. Mauro Gherghi morto per causa di servizio.

Presidente. L'ordine del giorno reca: Discussione del disegno « Pensione alla famiglia del delegato di pubblica sicurezza Mauro Gherghi morto per causa di servizio. »

Si dia lettura del disegno di legge.

Miniscalchi, segretario, legge. (V. Documento 14-A 117).

Presidente. La discussione generale è aperta su questo disegno di legge. (Pausa).

Se niuno chiede di parlare, non essendovi oratori iscritti, passeremo alla discussione degli articoli.

Art. 1.

A Pierluca Adele, vedova di Mauro Gherghi, delegato di 1ª classe nell'Amministrazione di pubblica sicurezza, ucciso in Partinico il 29 settembre 1897 per l'esercizio delle sue funzioni, è assegnata sul bilancio dello Stato, a cominciare dal 1º ottobre dell'anno 1897, un'annua pensione di lire duemila.

(È approvato).

Art. 2.

Nel caso di decesso della detta vedova o di suo passaggio a seconde nozze, la pensione sovrassegnata sarà reversabile in parti eguali a ciascuno dei due figli minori: Margherita, nata il 1º novembre 1879, e Giuseppe, nato il 12 giugno 1886, sino alla rispettiva loro maggiore età e finchè la prima rimanga nello stato nubile.

(È approvato).

Questo disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto nella seduta pomeridiana.

Modificazioni delle disposizioni contenute nei capi 1 e 11 della legge 23 luglio 1896, n. 318, sui provvedimenti a favore della marineria mercantile.

Presidente. Passiamo al n. 2 dell'ordine del giorno, che reca: « Modificazioni alle disposizioni contenute nei capi 1 e 11 della legge 23

luglio 1896, n. 318, sui provvedimenti a favore della marineria mercantile. »

L'onorevole ministro accetta che la discussione del disegno di legge si apra sul testo della Commissione?

Bettolo, ministro della marineria. Accetto.

Presidente. Daremo per letto l'intero disegno di legge, e passeremo alla discussione generale.

È iscritto a parlare l'onorevole Valle Angelo.

Ha facoltà di parlare.

Valle Angelo. Per prima cosa comincio dal rilevare che è assai spiacevole che questioni riflettenti l'economia nazionale si debbano discutere in presenza di pochissimi deputati, mentre talvolta ci perdiamo in discussioni molto, ma molto sofistiche. L'attuale disegno di legge, a mio parere, è un errore, e tale è pure lo stesso titolo. Al medesimo calzano invece a capello quei versi che Dante ironicamente rivolgeva alla sua Firenze, i quali così suonano:

..... Fai così sottili
Provvedimenti, che a mezzo novembre
Non giunge quel che tu d'ottobre fili.

Questo severo giudizio del grande poeta ghibellino a cui oggi la moderna Roma si prepara ad innalzare un monumento, che fronteggi il Vaticano, dimostra che la politica italiana è oggi quella che era allora, irresoluta ed indecisa sempre. Infatti noi da molto tempo procediamo senza direttive fisse, senza ideali, titubanti ed incerti della rimane. Fare e disfare, ecco il nostro programma. Veri figli di Saturno, noi divoriamo i nostri figli appena li vediamo prosperare. Noi non abbiamo una vera politica interna; non parlo di quella estera, perchè suona nichilismo. Non abbiamo nè politica economica, nè ferroviaria, nè finanziaria, nè agricola, nè industriale, e nemmeno artistica, e l'ultima relazione sull'acquisto della galleria Borghese ve lo dimostra. Facciamo una politica terra terra, ed ecco la ragione per cui odiamo il mare che ha vasti orizzonti.

Noi viviamo alla giornata, di espedienti, senza avere il coraggio di affrontare le più grandi questioni e di risolverle. Siamo una nave in tempesta, senza bussola. Questo stato di cose è la risultanza dei contrasti dei Governi succedutisi al potere da varii anni, i quali, avendo di mira soltanto la vicende-

vole demolizione, perdettero di vista il vero interesse del Paese.*

Ma restringiamoci alla questione odierna. Ed io per primo domando:

Abbiamo una vera politica marittima, mercantile e militare?

L'attuale disegno di legge è la prova più evidente che noi non abbiamo questa politica. Per vivere e prosperare, alla marina di qualunque paese occorre o il liberismo più assoluto, o il protezionismo più feroce. Se il liberismo, allora giù le barriere daziarie e ognuno trovi nella libera concorrenza la forza, l'energia e la vitalità per combattere le lotte dell'avvenire; se il protezionismo, di cui la legge 23 luglio 1896 è l'espressione, ed allora teniamoci a quella legge; ma non possiamo dall'oggi al domani cambiare metodi, cambiar sistemi. E quando nella lotta intervengono non cittadini, ma nazioni, allora è dovere del Governo di intervenire, perchè non si può lasciare il cittadino mancipio delle forze degli altri paesi.

Spaventati da calcoli erronei, rompiano un patto, che fra privati sarebbe giudicato un baratto, e distruggiamo nelle popolazioni quella debole fede che ancora resta nelle istituzioni parlamentari.

Alcuni membri del Consiglio superiore di marina, piuttosto che annuire all'adozione di questo disegno di legge, preferirono ritirarsi, perchè pratici della questione vedevano nel medesimo la rovina della nostra marina mercantile. Un solenne comizio dei più ragguardevoli cittadini, commercianti ed industriali, e delle più rispettabili ditte, a cui aderirono deputati e senatori, protestò contro l'attuale disegno di legge; il Consiglio comunale di Genova, vale a dire della principale città mercantile d'Italia, incaricò una Commissione di protestare contro la limitazione dei premi; quello di Venezia, seconda città marittima d'Italia, fece voti diretti protestando contro questo disegno di legge; una memoria indirizzata a Lei, onorevole ministro, dai presidenti delle Camere di commercio di Venezia, Genova, Palermo, Civitavecchia, Livorno, Torino, Firenze, Messina, Catania, Cagliari, Ancona, Bari, Sassari, Lecce e Trapani, vale a dire delle principali città d'Italia, invoca dal Governo e dal Parlamento che sia risparmiata tanta iattura alla marina mercantile; una Commissione, delegata dall'assemblea degli industriali na-

vali siderurgici e degli armatori, scongiura che non sia sanzionato questo disegno di legge; le Società operaie di Spezia, Arsoli, Lerici-Pitelli-Santerenzo ed altre fanno voti per la conservazione della legge attuale, spaventati che domani manchi loro il pane quotidiano...

Fortunato. Ai contribuenti manca da molto tempo il pane quotidiano!

Valle Angelo. Aspetti, risponderò anche a Lei, onorevole Fortunato; anzi, se vuole, le risponderò subito: ai contribuenti non spaventano le tasse, ma spaventa il fatto di non avere il modo di pagarle (*Ooooh! — Si ride*), ed è questo che noi dobbiamo cercare, cioè dare alla popolazione il mezzo di guadagnare per vivere prima, pagare poi le tasse.

Fortunato. Pagando con le tasse!

Valle Angelo. E ciò naturalmente non è possibile se non procedendo con una vera politica economica commerciale ed agricola. (*Interruzioni*).

Onorevole Fortunato, noi non ci siamo mai trovati d'accordo, perchè Ella studia e vede la salvezza del Paese nelle economie fino all'osso; io ho idee più larghe (*Si ride*) e vedo l'avvenire d'Italia in un più vasto orizzonte.

Triepi. Avete torto tutti e due! (*Si ride*).

Valle Angelo. Noi non possiamo rimanere sordi a queste proteste che salgono a noi dalle principali Camere di commercio, le quali rappresentano l'attività e la vitalità del Paese; non possiamo rimanere sordi alle dimostrazioni dei Consigli comunali delle principali città marittime ed interne, che sono il riassunto dell'opinione pubblica; non possiamo rimanere sordi alle espressioni delle Società operaie le quali vedono nel lavoro la sola fonte della vita quotidiana.

Ma veniamo ai calcoli presentati nella relazione dell'onorevole Franchetti, che a me sembrano errati. Infatti, tenendo conto degli impegni già assunti dal Governo per i piroscafi iscritti a tutto il 1898, si può concludere che l'aggravio del bilancio per i compensi e premi si iniziò con circa 6 milioni nel 1899, cresce gradualmente fino a 16 milioni nel 1907, dopo di che va rapidamente scendendo sino a 600 mila lire nel 1922, sommando un totale di 225 milioni. Ma di fronte a questa cifra, in virtù della legge del 1896 introita lo Stato tante tasse dirette per circa 120 milioni, il che riduce l'aggravio del bilancio in 22 anni ad una cifra ef-

fettiva di soli 93 milioni, e cioè in media poco più di 4 milioni annui. Ma durante l'impero di questa legge può prevedersi che circa un miliardo entrerà e si spenderà in Italia con incalcolabile beneficio della nostra vita economica ed anche dell'erario nazionale con l'introito di altrettante tasse indirette.

Ma del resto più che la legge del 1896 fu l'aumento graduale dei noli che indusse i capitali a rivolgersi al mare; certo la legge vi contribuì, perchè i costruttori e gli armatori sapevano di avere dinanzi a sé un decennio su cui contare; ma i noli, oggi in costante aumento, presto ritorneranno al loro stato normale appena che la guerra del Sud-Africa sarà terminata.

I calcoli odierni sono però basati su un fatto transitorio, quindi erronei; ma intanto noi, approvando questo disegno di legge, tronchiamo le braccia a circa 40 mila operai che traggono l'esistenza da questa e dalle industrie affini. L'abrogazione o la limitazione della legge 23 luglio 1896 dovrebbe, a parer mio, partirsi dal concetto, che la nostra marina mercantile fosse già all'apogeo del suo sviluppo; ma questo non è, e ve lo dimostro; degli anni hanno da passare, avanti di raggiungerlo!

Infatti, giacchè l'onorevole Franchetti ha esposto nella sua relazione una quantità di cifre, permetta la Camera che anch'io ne citi. Nel 1898 sono state imbarcate e sbarcate merci, nei nostri porti, per 15,833,000 tonnellate, movimento giammai raggiunto. Nel 1898 vennero importati in Italia prodotti per un miliardo e 541 milione, ed esportati per 133 milioni, compreso il transito ed esclusi i metalli preziosi. Ebbene, di questi 1541 milioni di prodotti importati, 1127 vennero importati per mare, 414 per terra, ossia il 74 per cento per mare; vale a dire il 3 per cento di più del commercio germanico svoltosi per le vie marittime nell'ultimo decennio.

Ma vediamo il movimento dei nostri principali porti. Nel porto di Genova si ebbe questo movimento (prendo un confronto di sei anni per vedere l'aumento graduale): nel 1892 il porto di Genova ebbe un movimento di stazza lorda per tonnellate 6,362,877; nel 1898, 9,144,836, aumento tonnellate 2,781,959. Merci imbarcate e sbarcate nel 1892 tonnellate 3,750,297; nel 1898, 4,885,981, aumento 1,135,684.

Porto di Napoli: nel 1892, movimento di

stazza lorda tonnellate 3,605,694, nel 1898 tonnellate 6,292,509; aumento 2,686,825 tonnellate.

Napoli: merci imbarcate e sbarcate nel 1892, 771,036 tonnellate; nel 1898, 981,470; aumento 210,000.

Venezia: nel 1892, movimento di stazza lorda 3,605,694; nel 1898, 6,282,519; aumento 2,686,825. Merci imbarcate e sbarcate nel 1892, 1,204,870; nel 1898, 1,352,445; aumento 148,575.

Dunque abbiamo nei nostri principali porti un aumento di tonnellaggio di stazza; aumento anche nelle merci imbarcate e sbarcate; aumento che sarebbe stato anche maggiore, se i Governi diversi che si sono seguiti in Italia, avessero avuto un programma più vasto ferroviario, portuale, marittimo e commerciale.

Ma di fronte a questi dati voi economisti, che io chiamerò di vista miope, vorreste tarpare oggi le ali alla nostra marina mercantile, quando appunto accenna a batterle per l'intero mondo.

Ma con qual coraggio può abrogarsi la legge del 1896, quando le statistiche vi dimostrano che il commercio che si svolge nel porto di Genova viene esercitato per il 67 per cento da bandiere straniere? Ecco, onorevole Pompilj, i fatti...

Pompilj. E la Camera che ha votato quella legge.

Valle Angelo. Ciò è desolante, e bastano questi dati per affondare tutte le teorie delle vestali del bilancio.

Il *Lloyd Register* inglese, che è il più potente e serio istituto del mondo per la classificazione delle navi, vi dà il numero ed il tonnellaggio dei vapori di ferro e d'acciaio, stazzanti più di 100 tonnellate lorde, appartenenti alle diverse nazioni.

Ebbene, noi abbiamo, prima l'Inghilterra con vapori 7440 e con tonnellate 11 miliardi... (*Ilarità*) Ho sbagliato: 11,620,491. Vengono poi: la Germania, con vapori 1129 e con tonnellate 1,995,843; gli Stati Uniti, con vapori 1566 e con tonnellate 1,075,100; la Francia, con 628 vapori e 995,181 tonnellate; la Norvegia, con 680 vapori e con 701,590 tonnellate; la Spagna, con 399 vapori e con 524,526 tonnellate; l'Italia, con 275 vapori e con 444,351 tonnellate. Siamo quindi inferiori alla Norvegia di tonnellate 257,130, ed alla Spagna di 80,175 tonnellate.

Se poi teniamo conto dell'età e della qualità del tonnellaggio, allora si che scendiamo. Più del 75 per cento delle 444,351 tonnellate sono rappresentate da vapori in ferro, in gran parte vecchi. Talchè, in quanto ai vapori costruiti in acciaio, l'Italia non è più settima, ma undecima. Vengono prima di noi, per tacere delle grandi nazioni, la Norvegia, la Russia, la Spagna, la Danimarca, l'Olanda, e perfino il Giappone. Il nostro naviglio mercantile, in grandissima parte, si compone di vecchie navi, povere di velocità, modeste di tonnellaggio, scadenti in qualità. Questa è la fotografia vera del nostro naviglio mercantile; e sfido chiunque a contraddirmi.

Sopra 384 vapori iscritti a matricola, nel 31 dicembre 1898, 92 appena vanno da tonnellate 1000 a 2000; 27 soli superano le 2000 tonnellate; e di questi, pochissimi arrivano alle 3000 oppure alle 4000 tonnellate. E si noti che anche i quattro ultimi, costruiti dall'Ansaldo, per la Navigazione Generale, hanno una stazzatura lorda di tonnellate 2548; uno, costruito dall'Odero, per la Veloce, ha una stazzatura di 3474. Uno solo, la *Città di Torino*, ha una stazzatura di 4041.

Sono notizie che ho preso da documenti ufficiali.

Non uno dei piroscafi di bandiera italiana arriva alle 5000 tonnellate... (*Interruzioni*).

Mi lascino procedere con ordine; sono dati che non s'improvvisano, e che bisogna avere tutti in linea.

Mi si assicura che la Navigazione Generale abbia messo in cantiere quattro piroscafi di tonnellate 6 mila e di 4 mila cavalli ciascuno. Ciò indicherebbe un certo risveglio che darebbe buone speranze per l'avvenire. Ma i cerberi del bilancio dicono: a forza di costruire avremo crisi marittima come avemmo crisi edilizia. A questo timore rispondono le seguenti cifre: nel 1898 furono costruiti vapori, superiori alle tonnellate 100: dall'Inghilterra 684 per tonnellate 1,301,325; dall'America 57 per tonnellate 98,128; dalla Germania 72 per tonnellate 130,667; dalla Francia 18 per tonnellate 32,652; dall'Italia 11 per tonnellate 24,195. Siamo dunque ben lontani dall'averne una crisi marittima! (*Interruzioni — Commenti*).

L'Inghilterra produsse, nel 1899, 714 piroscafi per tonnellate 1,414,774; 12 velieri per tonnellate 2,117; 35 navi da guerra

per tonnellate 163,590; totale 1,585,381 tonnellate.

I cantieri della Germania hanno prodotto 211,000 tonnellate; gli Stati-Uniti 225,000; l'Italia, sempre secondo il *Lloyd Register*, 15 piroscafi per tonnellate 43,900, 16 velieri per tonnellate 5,000, 5 navi da guerra per tonnellate 17,500, totale tonnellate 66,400; alla qual cifra se si aggiungono quelle delle navi in costruzione oggi, per tonnellate 58,100, abbiamo un totale di tonnellate 121,500.

Ma la prova che la legge dei premi è buona, la trovo in una relazione inglese che sta in fondo al riassunto da cui ho tratto questi dati. In essa è detto che i costruttori inglesi sono allarmati dal vedere che ordinazioni di navi straniere vengono fatte in Italia; e ciò si attribuisce appunto alla legge dei premi. Queste non sono prevenzioni mie, ma giudizi interessati e quindi di maggior valore.

Infatti il progresso nella lavorazione e nella celerità di costruzione delle navi ottenuto in questi ultimi anni nei nostri cantieri è stato veramente mirabile e tale da farci insuperbire e da spingerci ad incoraggiare questa industria; mentre si deve alla pertinacia dei nostri cantieri se l'Italia ha potuto in questi ultimi anni farsi esportatrice di navi.

Di fronte alla questione della soppressione dei premi di costruzione e di navigazione, da taluno si è domandato che si ritorni alla legge del 1872, che accordava la importazione in franchigia di tutti i materiali necessari alle costruzioni navali; altri ha assicurato che, se venisse equiparato il prezzo dei materiali nazionali a quello che si può ottenere nei principali mercati, si sentirebbe in grado di lottare in quanto a prezzo contro qualunque cantiere inglese. Ma a me pare che nel momento attuale ciò costituirebbe un altro errore, perchè sconvolgerebbe tutto il nostro sistema daziario con grave danno dell'industria siderurgica. Ad ogni modo queste sono riforme che vanno studiate con tutta ponderazione, per poterle coordinare agli interessi generali del Paese.

Ora la legge 23 luglio 1896 lasciava sperare di migliorare, tanto che nel 1898 per le costruzioni navali in acciaio l'Italia viene la quinta. Ma che la nostra marina mercantile si trovi in grado di inferiorità, lo dimostra un altro fatto essenziale che ci tocca molto da vicino.

Sopra 155,890 passeggeri partiti dai porti dello Stato per viaggi di lunga navigazione nel 1898, 61,714 furono trasportati da piroscafi battenti bandiera italiana, 33,162 da piroscafi di bandiera germanica, 30,708 da piroscafi di bandiera francese, 30,396 da piroscafi di bandiera inglese: cosicchè i tre quinti navigarono sotto bandiera estera, ossia il 40 per cento.

Sopra 77,171 arrivati nei porti italiani, 48,331 vennero con piroscafi battenti bandiera italiana, 22,391 con piroscafi di bandiera germanica, 4761 con piroscafi di bandiera inglese, 1688 con piroscafi a bandiera francese; un quinto dunque navigarono sotto bandiera estera. Calcolando a lire 160 in media il passaggio di ogni viaggiatore, sono 14,488,640 lire che andarono ad ingrossare i dividendi delle Compagnie estere!

Ma sentite quello che scrive l'onorevole Pantano, che mi spiace di non veder presente...

Arlotta. Oh, lo vedrà oggi! (*Si ride*).

Valle Angelo. ... nella sua splendida relazione sulla legge per l'emigrazione: «Faccendo un calcolo approssimativo del nolo delle merci e dei passeggeri nell'ultimo quinquennio, risulta che, sopra un importo annuo totale di circa 82 milioni di lire, 55 milioni sono assorbiti da bandiera estera e soli 27 dalla nazionale.» E più sotto soggiunge: «È chiaro che, mentre la marina estera sfrutta largamente il commercio che l'Europa fa e farà più ancora nell'avvenire attraverso l'Italia, la nostra marina mercantile è battuta su tutte le altre linee, mantiene vittoriosamente il campo là solo dove è il grosso delle nostre colonie libere.»

Onorevole Pantano, approvando questo disegno di legge, perderemo anche questo vantaggio, perchè le nostre Compagnie di navigazione non potranno lottare con le potenti Compagnie estere che stanno preparandosi in questi giorni a farci una terribile concorrenza. La Società *Amburgo-America del Sud* in questo momento fa costruire piroscafi per tonnellate 25,000 per adibirli appunto agli scambi fra l'Europa e l'America del Sud.

Basta essere marini o averne una semplice tinta per persuadersi che la lotta alle Compagnie estere si può solo fare con ottimo materiale, con piroscafi potenti e veloci, e con tariffe modiche.

Ora, per approntare questo materiale, per

sostenere questa lotta, evidentemente è necessario il concorso dello Stato.

Ma prendiamo un altro coefficiente più preciso e più esatto: i dividendi delle Compagnie di Navigazione nazionali ed estere.

La Navigazione Generale Italiana, nel 1888, ebbe utili per 2,644,841 lire; la « Puglia » per 354,771 lire; la « Veloce, » all'incanto, chiuse il suo bilancio 1898 con un disavanzo di 1,348,624 lire. Questo risultato è dovuto a varie cause, fra le principali, la quota più elevata di ammortamento della flotta e a tutte le altre spese inerenti alla entrata in servizio di piroscafi nuovi, fra i quali il *Venezuela* e la *Città di Torino*.

Ferraris Maggiorino. Ma in un anno viene il 14 per cento, e adesso è già ammortizzato.

Valle Angelo. Le Società dei Chargeurs-Réunis di Francia dettero franchi 1,158,043; il « Lloyd » austriaco ha avuto, nel 1898, 7,026,966 lire; il « Norddeutscher Lloyd » di Brema e l'« Amburgher Amerikanische Pachefurth » complessivamente lire 12,348,072; la « Orient Steam Navigation Company Limited, » la « Peninsular and Oriental Navigation Company » e la « Canal Steam Ship Company Limited » complessivamente lire 12,183,590.

Ho voluto citare queste cifre, non per far confronti con le potenti nazioni germanica e inglese, ma per dimostrare quanta minima parte spetti ad una nazione marittima per eccellenza come la nostra dei prodotti marittimi mondiali, mentre l'Austria-Ungheria, una piccola potenza marittima di fronte all'Italia ci supera, negli utili, di quattro milioni.

Ma un altro confronto l'abbiamo nei vapori che transitarono il Canale di Suez.

Nel 1898: vapori inglesi 2295, germanici 356, francesi 221, olandesi 193, austriaci 95, italiani 74.

De Nobili. Compresa Massaua!

Valle Angelo. Compresa Massaua, mi suggerisce l'amico De Nobili.

La causa principale adunque della decadenza della nostra marina mercantile è dovuta soprattutto alla concorrenza delle marine straniere, e specialmente a quella delle marine inglese e tedesca. Quindi la lotta non corre più fra Società e Società, ma fra Stato e Stato; da ciò l'obbligo al Governo di intervenire.

Per provarvi questo asserto vi dico che l'Inghilterra, oltre ad usare notevoli larghezze ai suoi servizi postali, versa 15 scellini per tonnellata e per anno ai piroscafi della Compagnia Cunard, che, a ragione di alte velocità, possono trasformarsi in incrociatori ausiliari, e dà pure sovvenzioni annuali temporanee ad alcuni grandissimi piroscafi di commercio, che hanno comodità speciali per trasporto di milizie. La Germania accorda la franchigia doganale a tutti i materiali di costruzione e da armamento, come da inventario di bordo, ogni volta che codesti materiali siano manufatti; dà 900,000 marchi alla Compagnia che esercita la linea fra Amburgo e la costa orientale d'Africa; sovvenziona le due linee Brema-Australia e Brema-Giappone con 4,000,000 di marchi.

In Austria vige la legge del 23 dicembre 1893, con la quale sono stabiliti due premi contemporaneamente: uno di esercizio ed uno di navigazione. Il *Lloyd* poi è rimborsato del passaggio del canale di Suez, oltre la sovvenzione per il servizio postale.

L'Ungheria, il 30 giugno 1893, promulgò una legge che conferisce premi a chi acquista navi e le fa navigare.

La Spagna accorda compensi di costruzioni.

La Francia spende per le linee postali 24,970 lire; ha poi una legge per i premi di costruzione e di navigazione superiori alla nostra. Ed il 14 novembre 1899 fu presentato all'Assemblea nazionale un altro schema di legge per aumentare questi premi di costruzione e di navigazione.

Gli Stati Uniti limitano il cabotaggio americano alla bandiera nazionale: ciò che è enorme, data l'estensione delle coste, mentre ultime notizie porterebbero che quello Stato vorrebbe uniformarsi alla legge francese.

Il Giappone, questo Stato sorto da pochi anni, accorda premi di costruzione e di navigazione ed ultimamente ha stabilito sovvenzioni fortissime per le sue linee postali, tra le quali ventisei viaggi per l'Europa con vapori celerissimi e di grande tonnellaggio, per cui avrebbe fissata per un decennio la sovvenzione di 14,278,268 lire.

La Russia ha offerto sovvenzioni a Società di navigazione ed a privati per stabilire comunicazioni dirette, mediante veloci

piroscafi, fra i porti del Baltico e quelli inglesi.

E recentemente il ministro delle finanze della Russia ha stabilito di prolungare ancora per 10 anni, dal 1° gennaio 1900, per la navigazione russa, la restituzione delle tasse pagate per il passaggio del canale di Suez di tutte le navi russe che si recano nell'Estremo Oriente, o ne fanno ritorno.

Dunque è provato che sono gli Stati, più che le Società, che si fanno concorrenza fra loro. Quindi non si può intervenire con mezze misure più nocive dell'astensione assoluta.

La legge del 23 luglio 1896, secondo me, può subire qualche modificazione, ma sempre tenendo ferma la massima. Ed in questo mi posso trovare d'accordo coi colleghi che presentino proposte in questo senso. La velocità, per esempio, io credo che debba essere accresciuta per i vapori che trasportano emigranti portandola a 12 miglia l'ora, i *cargo-boats* a 10, per gli altri ridotta di un terzo.

Ma dove mi trovo d'accordo con l'onorevole Franchetti è, almeno nella massima, se non nelle modalità, nel fornire i mezzi alla nostra marineria mercantile perchè essa possa darci vapori di grande tonnellaggio e di grande velocità. L'onorevole Franchetti vorrebbe un premio di armamento di 125 lire per tonnellata di stazza lorda, per quei vapori che avessero una stazza lorda non inferiore a 5 mila tonnellate ed una velocità non inferiore alle 18 miglia orarie.

Io invece trovo assai più pratico, tenendo sempre ferma la legge, di aumentare per queste navi il 10 per cento sui premi di costruzione e di navigazione. Io vorrei che codesti vapori, dal momento che si deve spendere, avessero una velocità non inferiore a venti nodi ed un tonnellaggio non inferiore a 6 mila tonnellate. (*Oh! oh!*)

Ora ve ne farò la dimostrazione. Io ciò vorrei per due ragioni: primo, per stabilire una seria concorrenza alle bandiere inglese e tedesca che fanno scalo nei nostri porti: secondo, per avere, in tempo di guerra, incrociatori ausiliari veramente efficaci.

Lo Stato paga alla Navigazione Generale 10 milioni in sovvenzioni al doppio scopo di avere buon servizio postale e, all'occorrenza, buoni incrociatori ausiliari. Ebbene, il *Nord-America*, il più veloce vapore della Navigazione Generale...

Voci. È della Veloce!

Valle Angelo. È vero, è della Veloce... fila sedici nodi all'ora. Le nazioni marittime sono oggi in lotta per la velocità; e chi vuol lottare sulle grandi arterie del movimento mondiale, deve avere piroscafi che filino almeno 20 nodi in servizio ed abbiano grande tonnellaggio. Ecco la ragione per la quale io vorrei un minimo di 20 nodi e un tonnellaggio di sei mila tonnellate. Allo stabilire minori dimensioni e minor velocità preferisco piuttosto sopprimere questo articolo. In caso diverso, come vi dimostrerò, si gitta via il denaro. Legga, onorevole Franchetti, la conferenza, tenuta a Dover, da Sir William White, l'illustre direttore delle costruzioni navali inglesi, e se ne persuaderà.

L'Inghilterra possiede 43 navi da 29; la Germania sette da 20 a 23; l'Italia una da 16. Ora ognuno di voi sa quale prezioso servizio resero nella guerra Ispano-Americana, agli Stati Uniti, gli incrociatori ausiliari che in un attimo da mercantili furono trasformati in strumenti bellici. L'Inghilterra noleggiò ultimamente 160 piroscafi per tonnellate 800 mila per il trasporto delle sue truppe nel Sud-Africa, e deve alla sua potente marineria mercantile se potè in due mesi trasportare 150 mila uomini a 15 mila leghe di distanza.

Noi nella guerra d'Africa avemmo a lodarci del servizio prestato dalla Navigazione Generale; ed è perciò che non mi trovo d'accordo con l'amico Franchetti nei biasimi, che egli fece alla medesima. Certamente ci sarà qualche cosa da correggere in qualche ramo della sua amministrazione. Ma io dico: correggiamo, ma non distruggiamo; e parlando della Veloce, perchè avendo questi due strumenti, i quali possono essere migliorati, non dobbiamo distruggerli ma renderli perfettibili per avvalercene al momento opportuno. Si spingano queste Società nel loro interesse, nell'interesse nazionale, a costruire navi di gran tonnellaggio e di grande velocità, affinchè possano fare concorrenza alle Società estere, le quali oggi vengono nei nostri principali porti a caricare le nostre merci e i nostri emigranti. E come trovano essi vantaggio a fare questo commercio, perchè non dobbiamo trovarlo noi che siamo in casa nostra?

Giusso. E perchè non lo fanno?

Valle Angelo. Spingiamole; diamo loro il tempo: sono tre anni da che la legge vige!

Io, onorevoli colleghi, guardate, fui contrario alle Convenzioni marittime, votai contro e mi pare di avere avuto a compagno, allora, l'onorevole ministro della marineria attuale. Ebbene, dopo avere studiato questa materia mi sono dovuto persuadere che feci male...

Bettòlo, ministro della marineria. Ho fatto male anch'io allora.

Valle Angelo. Dico che feci male, perchè adesso sono le forze collettive che s'impongono, la forza individuale poco vale; e per conseguenza le Società debbono essere aiutate, perchè possano con efficacia lottare e vincere. Questa sarebbe a mio modo di vedere vera e sana politica commerciale marittima.

Infatti ritornando alla mole, per la quale l'onorevole Franchetti non è d'accordo con me, eccomi a dimostrare come s'imponga una maggiore stazzatura e più potente velocità.

Il Norddeutscher Lloyd di Brema possiede navi già di grande tonnellaggio. Ebbene, ne sta costruendo 11, delle quali cinque di dieci mila tonnellate. La Hamburger Amerikanische Pachefurth ne costruisce 14 per tonnellate 130,250, di cui 8 superano le 10,000 tonnellate; la Orient Steam Navigation Company Limited, una di tonnellate 8,291; la Peninsular Oriental Steam Navigation Company 4 di tonnellate sette mila; la Cunard Steam Ship Company Limited due di tonnellate 10 mila e 500; la Compagnia di Manchester Liners 6 da tonnellate 6,350 a tonnellate 9,000. Il Giappone ne ha testè varato uno di 11,600 tonnellate. Le velocità poi non sono per alcuna di queste navi prevedute inferiori a 20 miglia orarie.

Infatti, signori, a che gioverebbe possedere vapori ausiliari di nodi 18 inferiori alle 6,000 tonnellate, quando tutte le altre nazioni già si sono imposte come limite minimo le 6,000 tonnellate e le 20 miglia orarie? Noi finiremo là dove gli altri incominciano. Allora a che varrebbe affrontare la lotta? È meglio desistere e tenersi i quattrini in portafoglio. E dal lato militare, come incrociatori ausiliari, in tempo di guerra sarebbero votati ad essere affondati appena usciti dal porto, perchè gli incrociatori avversari filerebbero tutti due o tre nodi di più, e li raggiungerebbero presto. Il Cristoforo Colombo informi... (Interruzione del relatore — Conversazioni).

Presidente. Non facciano conversazioni. Onorevole Franchetti, risponderà a sua volta.

Valle Angelo. ... poichè fra l'altro i nostri incrociatori corazzati che sarebbero destinati a proteggerli non filano più di 18 nodi. La *Garibaldi* e la *Varese* in allestimento, e sono i nostri due più potenti incrociatori, non arrivano a filare 18 nodi all'ora.

Ora gli incrociatori delle altre nazioni ne filano tutti 20, 21, 22, 23 ed anche 24, e sapete qual'è l'incrociatore dei 24 nodi? Un incrociatore cinese. Nè vale il dire che noi in una guerra difensiva poco avremmo bisogno di incrociatori ausiliari e che ci bastano di modesta velocità.

Chi può dirci dove, come, e quando si combatteranno le guerre dell'avvenire? È certo che esse si combatteranno molto, ma molto al largo, e forse le sorti del mondo saranno decise negli Oceani. E allora con chi saremo alleati? Quindi se dobbiamo spendere dei denari, li dobbiamo spendere in modo da esser pronti per qualunque evento.

Ma ascolti, onorevole Franchetti, un brano di una relazione che sir Elmer Laurence-Corthill, delegato del Governo degli Stati Uniti, presentò al 7° Congresso internazionale di navigazione a Bruxelles: è molto assiomatica, breve, recisa:

« Il commercio marittimo cresce enormemente; i vapori aumentano di dimensioni, poichè più grandi sono e maggiore è la economia dei trasporti. Occorre approfondire i porti e costruire bacini capaci per le navi dell'avvenire. Per il 1948 si vedranno bastimenti di una media lunghezza di metri 304 per 30 di larghezza, con tonnellaggio di 30 mila e la velocità di 24 nodi all'ora. »

Io dico che tali previsioni si avvereranno molto prima; perchè già abbiamo l'*Oceania* della Compagnia White Star Line, che è il più grande bastimento del mondo, e che misura già 214 metri di lunghezza per 20 di larghezza ed ha la velocità di 22 nodi e di 17 mila tonnellate e che a pieno carico ne sposta 28,500.

Vengono poi il *Deutschland* e il *Kaiser Wilhelm der Grosse* ed altri di cui potrei far l'elenco.

Ora, di fronte a questi dati, mi pare che sarebbe un impicciolirsi lo stabilire un minimo di 18 nodi di velocità e un tonnellaggio di 5,000: sarebbe meglio di risparmiare tutto!

Ora mi si assicura che i fratelli Bombrini di Genova stanno impiantando cantieri per colossali costruzioni sia per grandi navi da battaglia che per mastodontici transatlantici: se ciò è vero, io dò loro lode perchè dimostrano di comprendere l'avvenire.

Onorevoli colleghi, i dati da me esposti dimostrano che nel dibattito presente non si tratta della vita delle Compagnie B o C, nè del costruttore E o dell'armatore D, ma si tratta della vita nazionale, perchè qui sono proprio in giuoco la ricchezza e l'avvenire del Paese.

Il Paese deve prontamente rinnovare il suo materiale marittimo sia postale che mercantile, come appunto disse l'altro giorno l'onorevole Ferraris, che io ascoltai con grande attenzione.

Bisogna slanciarci coi grandi *liners* ai più lontani orizzonti, sviluppando con metodo del tutto moderno le linee della Plata, degli Stati Uniti e dell'Estremo Oriente, se non vogliamo perdere la posizione acquistata con tanti sacrifici e essere sopraffatti nella lotta. Ma io voglio citarvi ancora ciò che pensava, della nostra marina, Cesare Balbo; egli diceva: « Quand'anche il commercio riprendesse la via antica del Mediterraneo, questi commerci, questa via, questo Mediterraneo, non saranno per nulla d'Italia se essa rimane com'è, oziosa, o poco operosa, meno operosa insomma che le Nazioni contemporanee. »

Signori! Attraverso al canale di Suez trecentosettanta milioni di europei danno la mano a ottocento milioni di asiatici e a centinaia di milioni di africani. L'Italia, molo avanzato verso questo canale, dovrà lasciarsi sfuggire quei frutti che gliene possono venire?

Ma l'onorevole Franchetti pensa molto agli armatori italiani che hanno comprato all'estero numerosi bastimenti vecchi e li hanno fatti navigare con profitto e senza il sussidio dei premi; quindi, egli dice, il premio si rende superfluo e deve essere soppresso. Ma i profitti dei bastimenti vecchi, od erano soltanto apparenti o, se mai, derivavano da altre cause.

Il bastimento di seconda mano costa la metà o un terzo della nave nuova, e quindi il frutto del capitale, l'ammortamento, il premio di assicurazione, ecc. divengono prelevamenti di gran lunga inferiori; onde la

eccedenza dell'utile netto che abbaglia la vista. Ma se si considera che l'ammortamento deve essere raddoppiato e triplicato per far fronte alla minor vita del piroscafo; quando si pongono a carico le spese gravissime di riparazione; quando si osserva un maggior consumo di combustibile del 30 per cento in più, allora l'armatore si avvede che il piroscafo non è più all'altezza dei tempi e bisogna comprarne un altro nuovo.

Bisogna fare una grande distinzione tra il piroscafo costruito all'estero (cioè appositamente ordinato all'estero) e quello comprato all'estero: per quello ordinato, si esige dall'armatore che corrisponda a tutte le esigenze della moderna tecnica e che consumi quella data quantità di combustibile; mentre quando il bastimento è comprato all'estero, si sa che si compra una barcaccia e del ferraccio, tanto è vero che, di 32 navi comprate all'estero, 30 furono acquistate esclusivamente per la fondita e per ferro vecchio. (*Denegazioni del deputato Franchetti*). Queste sono cifre.

Franchetti. Le risponderò dopo. Intanto Le dico che le navi comprate per navigazione all'estero sono il doppio...

Valle Angelo. Ella porterà i dati aritmetici a sostegno della sua tesi! Ebbene, se io avessi voluto, avrei portato qui dati numerici doppi dei suoi: perchè, se è vero che l'aritmetica non è un'opinione, certi numeri messi in una colonna, piuttosto che in un'altra, spostano i risultati e contribuiscono a formare un'opinione diversa. (*L'oratore si riposa per due minuti — Conversazioni animate e commenti*).

Presidente. L'onorevole Angelo Valle ha facoltà di continuare il suo discorso.

Valle Angelo. Ma questo disegno di legge trova il suo movente ancora nella questione morale, che si vorrebbe fare entrare in causa.

Si dice: la legge presente è una immoralità, perchè dà modo agli armatori di arricchire, va a profitto di dieci o dodici persone o Case, e dobbiamo evitare che ciò avvenga a danno dell'erario.

Io contesto questo, perchè, prima di tutto i capitali impiegati nelle costruzioni marittime debbono dare un saggio d'interesse molto più forte a causa dell'ammortamento del capitale; secondo che, per attirare i capitali al mare, occorre una prospettiva di maggiori guadagni; terzo, che questi guadagni, esa-

minati, poi, da vicino, non sono così alti, come si presume; quarto, che non vi può essere questione morale là dove è solo questione di lotta marittima, industriale e commerciale. Che non può usarsi il microscopio ove la lotta si combatte con l'ingegno, con la tecnica, con l'attività, con la pertinacia a milioni, a miliardi, la cui piattaforma è il mondo.

L'onorevole Luigi Luzzatti, nell'ultimo suo discorso, ebbe a dire: « non è lecito violare i patti dei contratti in corso. Il nostro diritto civile non permette di violare i contratti esistenti. Mai doversi dividere le cure dell'erario dalla conservazione delle istituzioni parlamentari ».

Maggiore autorità non poteva trovare a sostegno della mia tesi, perchè l'approvazione di questo disegno di legge, a mio modo di vedere, ci porterebbe ad infrangere un patto, a screditare il Parlamento.

Approvando questo disegno di legge noi verremmo ad annullare (e qui mi rivolgo all'onorevole Pantano, col quale spesso volte mi sono rallegrato per la sua bella relazione sull'emigrazione), ad annullare, appunto, il disegno di legge sull'emigrazione, al quale egli, con tanto amore e zelo, ha lavorato, perchè quando questa legge sarà entrata in mare, andrà subito ad arrenarsi in un arido arenile.

Mi spiego subito: soppressi i premi di costruzione e di navigazione, le nostre Compagnie non potranno più lottare con le Compagnie estere; saranno vinte, e allora gli emigranti si rivolgeranno alle Compagnie estere, e queste, padrone del mercato, troveranno modo di dirigere le correnti emigratorie in qualche porto estero, facendo magari facilitazioni sui prezzi del viaggio, per assorbirle per intero. Infatti, l'onorevole Pantano lo sa, o deve almeno averne avuta notizia, le Società estere hanno rimesso un memoriale per mezzo dei loro rappresentanti al nostro Governo per protestare, in anticipazione, contro la legge sull'emigrazione; ebbene, onorevole Pantano, l'approvazione di questo disegno di legge ci renderà schiavi delle Compagnie estere. Questa è la verità e lo vedrete in seguito.

L'onorevole Ferri disse, se non erro, e mi pare d'aver compreso bene: noi facciamo l'ostruzionismo al decreto-legge perchè lede le libertà statutarie, ma voi ci avrete compagni nel modificare la legge sui premi alla marina, perchè la riteniamo offensiva per

gli interessi delle classi operaie e della borghesia...

Bertesi. Faccia verificare il numero legale. Questa è la sola maniera...

Presidente. Onorevole Bertesi, non interrompa, e Lei, onorevole Valle, non raccolga le interruzioni.

Valle Angelo. Ora, il disegno di legge che discutiamo, a mio modo di vedere, è di danno alle Società operaie, perchè sottrae il lavoro ai cantieri nazionali dandolo a quelli esteri; e la prova l'avete nelle proteste fatte da diverse Società operaie.

L'onorevole Prampolini, poi, disse che il capitalismo ha bisogno del socialismo per sviluppare le sue imprese, le sue industrie, i suoi commerci. È vero; senza le classi operaie il capitalismo non potrebbe svilupparsi; il socialismo è lo sviluppo del capitalismo e il malcontento in Italia esiste per mancanza di buone leggi economiche. Nella mia regione, diceva l'onorevole Prampolini, gli operai non trovano lavoro, o, se lo trovano, al più con la mercede di lire 1.40 al giorno. Onorevole Prampolini, occorre, quindi, che Ella si unisca a me per respingere il disegno di legge, che getterebbe sul lastrico migliaia di quegli operai che voi cercate di disciplinare, per offrirli al capitalismo; veda, dunque, di mettersi d'accordo con l'onorevole Ferri, suo compagno di lotta, e persuaderlo a rigettare questo disegno di legge; oppure, se credete che la legge del 23 luglio 1896 sia di vantaggio agli armatori e ai costruttori, allora per quella influenza, che esercitate sulle classi operaie, per quella disciplina che le lega, costringete cotesti armatori e costruttori ad aumentare le mercedi degli operai. Questo sarà un vero socialismo: perchè è giusto che se utile evvi, questo debba essere ripartito, equamente, fra il capitale ed il lavoro.

L'onorevole Guerri, nel suo discorso interrotto l'altro giorno, colse nel vero quando disse: i nostri uomini parlamentari che vanno per la maggiore, astraendosi dalla realtà delle cose e ispirandosi sovente a teorie sbagliate, con la migliore intenzione di fare cosa utile, prendono abbagli e producono gravi danni al Paese. L'onorevole Guerri era perfettamente nel vero.

E se noi vivessimo in pieno collettivismo, i cui capi fossero gli stessi onorevoli Costa, Prampolini e Ferri, essi dovrebbero chia-

marci a raccolta verso il mare, con una serie di conti individuali e parziali contributi, se non volessero vedere il loro corpo collettivo intisichire, maledirne le teorie ed essi trovarsi sulle croci!

Onorevoli colleghi, ricordatevi che modificando questa legge si troncherà lo sviluppo dell'industria navale e l'incremento del naviglio: cederemo dinnanzi alla concorrenza estera aumentando il tributo che, annualmente, paghiamo alle altre bandiere per le importazioni ed esportazioni ed in ispecie per il traffico dei passeggeri per le due Americhe.

Il 67 per cento diventerà 90 o 95. La bandiera nazionale sparirà dai porti italiani!

Rammentatevi che il popolo italiano è, essenzialmente, agricolo e marinaro; che si impone, quindi, coltivare queste due inclinazioni, invitandolo ai campi e al mare, alla navigazione che può sola fecondare l'audacia delle officine, sviluppare i commerci, ricompensare i sacrifici degli agricoltori.

Ricordatevi che se l'Italia, oggi, va superba di quei monumenti che sono il duomo di Firenze, il duomo di Pisa, dei palazzi che fecero chiamare Genova la superba, Venezia gioiello dell'Adriatico, di tutti quei monumenti che sono la gloria e il decoro d'Italia, le dobbiamo alle Repubbliche marinare, al commercio che esse esercitavano con il fiorino d'oro in una mano, nell'altra, la spada.

L'Italia non può sussistere senza una marina potente e florida; essa, per noi, rappresenta la pulsazione più viva, la vena del cuore, l'aorta del nostro corpo sociale. Ammetto col relatore e con la Commissione che vi sia anche sacrificio per l'Erario, ma ad esso corrispondono beneficii massimi per la ricchezza nazionale.

Io non appartengo al mare, nè ho interessi con Società marittime, armatori o costruttori, ma ho chiesto di parlare perchè voglio una marina mercantile prospera e potente, considerandola quale primo coefficiente della ricchezza nazionale, quale aiuto validissimo della nostra marina militare. E mi duole di vedere oggi (lo dico francamente) a quel banco il mio amico, onorevole Bettòlo, ligure, marino, militare, a sostenere una legge la quale suona soppressione delle più belle speranze della nostra marina mercantile.

Onorevole Bettòlo, io sono certo che Ella, in cuore suo, approva il mio dire; ma Ella, oggi,

mette il suo sottile ingegno a disposizione della politica.

Bettòlo, ministro della marina. No!

Valle Angelo. Badi che la politica è una mala femmina! (*Si ride*).

Bettòlo, ministro della marina. La conosco. (*Viva ilarità*).

Valle Angelo.. può condurla a perdizione.

Ma certi problemi non vanno valutati con la mente dell'avaro, ma debbono essere risolti ispirandosi a quei vasti e grandi concetti che dimostrano il vero uomo di Stato! problemi che abbracciano e intrecciano tutta la vita di una Nazione. Due cifre di bilancio non debbono, non possono impressionare di fronte ai più alti problemi della vita di un popolo o dell'avvenire nazionale. Il disconoscerli, significherebbe il non intendere i doveri di un Governo civile. Approvando, onorevoli colleghi, questo disegno di legge, voi annienterete la nostra marina mercantile, indebolirete quella militare, e insegnerete alle popolazioni a non prestar più fede alle leggi; le autorizzerete, quindi, ad infrangere quei patti che voi, pei primi, non rispettate; allargherete il malcontento a tutte le classi sociali, e romperete fra voi e il popolo ogni vincolo morale; impoverirete il Paese, il quale, se non si appassiona dinanzi a discussioni per le libertà statutarie, quando vedrassi mancare le risorse quotidiane, dotato d'un grande buon senso, con l'armi che noi gli porgiamo, scaverà la fossa, per seppellirvi il Parlamento. (*Interruzioni*).

Ed ora un'ultima parola.

Questo disegno di legge è il primo di quella serie di disegni economici che veramente riflettono interessi reali del Paese. Prendo però le mosse da questo, per esprimere un voto.

Mi giudicherete ingenuo; ma questo voto parte dall'interno dell'animo mio, e voglio esprimerlo. A voi il giudicarlo. Io fui fra quelli che votarono il passaggio alla discussione degli articoli del decreto-legge. (*Interruzioni a sinistra*).

Un momento. Questo mi dettò la ragione, e la mia coscienza è tranquilla. Ma, appunto perchè appartengo alle file dei vincitori... (*Interruzioni*).

Voci a sinistra. Adagio! adagio! Non vediamo l'orso!

Presidente. Facciamo silenzio!

Valle Angelo. Io mi rivolgo a voi, onorevoli colleghi, dell'estrema sinistra...

Presidente. Onorevole Valle, parli alla Camera, non rilevi le interruzioni, e non vi risponda!

Valle Angelo ...a voi, ai componenti il Gabinetto e all'onorevole Pelloux, presidente del Consiglio, che non vedo qui, ma a cui prego l'onorevole ministro della mariniera di riferire il mio voto. Da più giorni noi stiamo qui dibattendoci e perdendo tempo. Cerchiamo una via di conciliazione, per uscire da questo penoso dibattito...

Una voce a sinistra. Imbarchiamo il Ministero! (*Altre interruzioni*).

Presidente. Facciano silenzio!

Valle Angelo. ...a cui il Paese non si appassiona, ma che, pur circoscritto al palazzo di Montecitorio, può essere causa di grande jattura. Estirpiamo dai nostri usi parlamentari sul nascere questa malerba dell'ostruzionismo (Ooh! ooh! *a sinistra*) e dedichiamoci, con alacrità, alla discussione di quei disegni di legge, che sono veramente proficui alla economia, alla ricchezza, alla prosperità nazionale.

Onorevole Pelloux (*Non c'è — Ilarità*), e per esso, onorevole Bettolo, il Governo, nel passaggio alla discussione degli articoli, ebbe la maggioranza. Dai calcoli fatti, ha ancora quella assoluta della Camera... (*Interruzioni*) un momento!... quindi lo scendere sopra via conciliativa non sarebbe atto di debolezza, ma di alta sapienza politica.

La generosità è dote dei vincitori, ed un modesto ma dignitoso trattato di pace è preferibile a qualunque brillante vittoria conseguita con grandi sacrifici.

Io credo che l'onorevole Pelloux scenderà su una via conciliativa. Vediamo di tornare alla calma, e cominciamo a discutere quei disegni di legge, che, veramente, il Paese aspetta. (*Interruzioni*). Perchè, o signori, è nell'interesse di tutti di venire ad una conciliazione.

Il Paese non distingue fra Maggioranza, Minoranza ed Estrema Sinistra, ma ci giudica tutti in massa nei suoi effetti. (*Interruzioni*).

Presidente. Veda di concludere.

Valle Angelo. Ho frito.

So che la politica non ha cuore, ed è perciò che mi appello al vostro senno politico, al vostro alto intelletto, alla vostra

ragione, nell'interesse supremo del Paese, della tranquillità della patria. (*Approvazioni — Commenti*).

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Emilio Farina.

Farina Emilio. Ho ascoltato con attenzione il discorso dell'onorevole Valle, e mi compiaccio di potergli dire che, almeno in una cosa, vado d'accordo con lui; il che vuol dire che nel resto non avrò il piacere di poter navigare in sua compagnia nè nel mare della Camera, nè in quello dell'Oceano.

Vado d'accordo con l'onorevole Valle nelle parole che egli ha pronunciate in difesa di una Società che è la prima delle nostre Società di navigazione. Questa Società, da qualche tempo, ha preso un indirizzo, tanto nella propria amministrazione interna, quanto nel rinnovamento del proprio materiale e nell'indirizzo commerciale, che la rende degna di encomio; è una Società che, resa oramai libera dal favore dei premi di navigazione, perchè in questi ultimi anni, sopra un bilancio d'entrate di 42 milioni, non ha incassato che 200,000 lire di premi di navigazione, mostra col proprio esempio l'assoluta inutilità dei premi; perchè la Navigazione Generale, che oggi non conta sui premi, mentre ha costruito 5 nuove navi, ne ha in cantiere altre 7, altre ne ha in progetto e fra poco avrà 26 milioni di materiale nuovo... (*Interruzioni*) e questo inizio, onorevole interruttore, non data da questi ultimi tempi, nè è dovuto agli effetti della legge del 1896, ma data da prima, cioè da quando ancora non si risentivano gli effetti di questa legge che la Commissione credè di combattere, e che il Parlamento tutto, credo, vorrà modificare.

La Navigazione Generale deve il suo nuovo indirizzo ad un riordinamento interno, indice di una seria amministrazione, che ricerca nell'opera propria e non nei favori del Governo la prosperità dell'azienda che le è affidata.

Si compongono di due parti principali le spese che noi facciamo per la marina mercantile; v'è il compenso di costruzione ed il premio di navigazione.

Il compenso di costruzione è una somma che incassa il costruttore, e la giustificazione di questa spesa dello Stato sta in un ragionamento solo, si dice, cioè: Voi dovete pagare il ferro più caro perchè noi abbiamo dazi elevati sul ferro; dovete pagare gli acciai e

tutti i metalli che occorrono nella costruzione delle navi a prezzi più elevati che non all'estero; è naturale quindi, che, se voi dovete competere sul mare con le navi costruite dalle altre nazioni, dobbiate avere il rimborso di ciò che avete dovuto pagare di più per l'acquisto dei materiali per costruire le navi.

Questa è la causa sola, causa plausibilissima e giusta, che corrisponde ai più sani principii della economia, per cui si sono stabiliti i diversi compensi di costruzione. Nel fatto, però, a questa saggia disposizione, la legge del 1896 ha apportato varianti che, se non in apparenza, in sostanza tendono ad altri ed opposti fini. Si sono accresciuti i compensi al di là del rimborso dei dazii di dogana, si sono fatte modifiche che hanno condotto a fruire di questi premii elementi diversi da quelli dei costruttori. Infatti sul premio di 77 lire fu accordato il privilegio di un decimo agli stabilimenti siderurgici; fu detto cioè ai costruttori: voi perderete un decimo del premio di costruzione se non vi servirete degli stabilimenti nazionali per gli acquisti di almeno quattro quinti del ferro. Ebbene, questa fu una delle disposizioni più cattive di quella legge, una delle misure che la Commissione reca a sua gloria di avere assolutamente modificata col consenso, non però con l'iniziativa, del ministro della marineria, il quale, primo fra i consumatori di ferro in Italia, è più di tutti interessato a mantenere i prezzi del ferro in quei giusti limiti che debbono avere in corrispondenza coi prezzi del ferro estero ed a troncane quegli abusi che si sono venuti costituendo in questi ultimi tempi ed hanno avuto, per causa determinante principale, il privilegio accordato dalla legge del 1896 per la fornitura dei ferri occorrenti alla costruzione delle navi.

Io non istarò qui a portare delle cifre; ma posso dire, che se il sindacato del ferro in Italia ha potuto avere quella influenza deleteria che ha realmente avuta su tutta la economia nazionale in questi ultimi tempi, questa influenza gli è derivata principalmente dal privilegio che gli è stato accordato di fornire il ferro per le navi mercantili. Dopo la nuova legge, ed il conseguente precipitato impianto di cantieri, si verificò un grande aumento nelle costruzioni navali; in conseguenza della clausola del dieci per cento i costruttori navali dovettero ricorrere esclusivamente ai fabbricanti nazionali di ferro, e

l'eccessiva artificiale domanda di ferro consolidò e rese forte il sindacato, il quale (cosa che non si era mai verificata in Italia) in questi ultimi anni non solo si è imposto con i prezzi alti ai costruttori, ma anche ai negozianti di ferro. Oggi non si può più avere ferro estero dai negozianti, perchè essi non osano di sottrarsi al sindacato al quale chiedono l'autorizzazione prima di rivolgersi per commissioni all'estero; oggidì per forniture di ferri che prima erano fatte con la massima prontezza si debbono attendere mesi e mesi, e poi all'ultimo momento vi si consegnano qualità e quantità differenti da quelle che avete ordinate, e vi si obbliga a pagare un prezzo altissimo mentre siete forniti male. Le nostre leggi combattono i sindacati in teoria, ma in fatto non sono applicate.

Questo sindacato del ferro in Italia dà l'esempio di tenere in così poco conto la legge che pubblica i propri contratti, di cui tutti i giornali parlano apertamente; ed io ho qui nelle mie mani una sentenza intervenuta in una contestazione fra i membri del sindacato perchè si pretendeva che uno di essi ne avesse violato i patti, e questo membro era l'acciaieria di Terni. Ebbene, il Codice in Italia condanna questi fatti che sono contrari alla libertà del commercio; ma che volete? Nessuno applica la legge. (*Bravo! Bene!*)

I siderurgici per difendere i loro prezzi alla Camera, ci fanno dire dai loro difensori che non ostante i prezzi elevati guadagnano poco e distribuiscono meschini dividendi. (Alludo all'acciaieria di Terni ed al ministro della marineria nella discussione del suo bilancio nello scorso estate). E poi, per smentire il ministro, l'acciaieria distribuisce un dividendo di lire 75 per azione.

Passando sopra questo punto, a me pareva che una legge la quale produca la conseguenza di facilitare l'imposizione di una nuova tassa su tutti i consumatori di ferro, riflettendo che il ferro si adopera in tutte le industrie, da quella più umile del contadino che zappa la terra a quella del grande industriale che adopera imponenti macchine, e che, questa nuova tassa, che non entra nelle Casse dello Stato ma in quelle degli stabilimenti siderurgici, può ben dirsi che gravi pesantemente e ingiustamente su tutte le manifestazioni della vita economica nazionale dalle più modeste alle più grandiose;

ed a me pare, dico, che una legge simile debba essere radicalmente modificata; e ciò ha fatto la vostra Commissione, e spero che la Camera vorrà approvarne l'operato.

Io non insisterò con troppe cifre. Citerò soltanto i prezzi di uno stabilimento che si serve molto in grande di ferro. Mentre per tutto l'anno passato, prima che si risentissero le conseguenze dell'applicazione della legge del 1896, cioè prima che le costruzioni navali, fomentate da questa legge, avessero preso il largo sviluppo che hanno preso poi, fra il prezzo del ferro in Inghilterra e il prezzo del ferro in Italia correva una differenza di lire 9.15, che rappresentavano il nolo, il dazio doganale di lire 7 circa e l'aggio sulla nostra carta; e siccome fra nolo, dazio e aggio si arriva ad una cifra superiore a lire 9.15, è chiaro che i nostri produttori italiani vendevano il ferro a un prezzo sensibilmente minore del ferro inglese, sdoganato e trasportato. Oggi invece, nel dicembre scorso, a quello stesso stabilimento si sono fatti pagare dei prezzi che corrispondono a lire 13.82 al disopra del prezzo del ferro inglese, cosicchè le lire 9.15 si sono cambiate in lire 13.82, e la differenza di oltre 4 lire e mezza porta il prezzo del ferro a più di 3 lire al disopra del prezzo del ferro inglese trasportato e sdoganato. Ora, perchè questa nuova tassa? È forse dovuta all'aumento del ferro in tutto il mondo, all'aumento delle materie prime che servono a fabbricare il ferro? No, è dovuta anche alle esagerazioni dell'opera del sindacato, esagerazioni incoraggiate e rese possibili da quella tal clausola del 10 per cento. Credo che una delle cose più giuste fatte dalla Commissione sia l'averla soppressa pel presente e pel futuro.

Altra disposizione contraria al motivo di essere del compenso di costruzione è quella che stabilisce che il 15 per cento sulle 77 lire sarà diffalcato al costruttore che si provvede di macchine estere. In altre parole il 15 per cento sulle 77 lire è devoluto solo di nome al costruttore. In pratica esso va al fabbricante di macchine in aumento alla protezione del dazio doganale. Mentre nella Commissione si è parlato abbastanza diffusamente di quello accordato ai fabbricanti di ferro, quello dei fabbricanti di macchine è passato sotto silenzio, o, se se ne è parlato, è stato soltanto per ciò che ri-

guarda il passato, dicendosi che, siccome si trattava di mantenere il compenso di costruzione alle navi che erano già commissionate, probabilmente queste navi avevano già ordinato e fissato il prezzo delle macchine, e quindi era inutile togliere questo privilegio del 15 per cento.

Ciò può forse stare bene per le navi del passato; non si comprende però come questo sopraprivilegio debba estendersi ancora a quelle che si costruiranno nel futuro. In questo disegno di legge, per quanto sotto mutata forma, poichè invece di consistere nel dazio doganale più il 15 per cento sulle lire 77, si riduce al soprapremio più il dazio, in pratica è mantenuto all'incirca nella stessa misura della legge del 1896.

Io vorrei che in questa legge, in cui si tratta di sacrificare tanti interessi, soprattutto quelli degli stabilimenti siderurgici, dei cantieri che costruiscono, e degli armatori, s'imponesse questo non grave sacrificio anche ai fabbricanti di macchine, e che questi dovessero appagarsi del privilegio costituito dal compenso speciale di costruzione, attribuito alle macchine e caldaie, compenso che corrisponde circa al dazio; perchè se con queste protezioni che corrispondono al dazio doganale, tanto gli stabilimenti siderurgici quanto quelli per la costruzione delle macchine hanno talmente progredito in Italia, che in questi ultimi anni, anche senza protezione di dazii, hanno potuto nella costruzione di macchine difficilissime, più difficili delle macchine marine, competere gloriosamente all'estero con le prime fabbriche di Europa, non capisco perchè all'interno si debba dar loro non solo la protezione del dazio, od altra equivalente, ma anche una sopraprotezione mascherata sotto la forma del 15 per cento di costruzione, oppure, come è lasciata pel futuro nell'attuale progetto, sotto la forma di compenso di costruzione per tanto di cavalli e per tanto di quintali di caldaie.

Io chiederei perciò che nel nuovo disegno di legge si togliesse questo privilegio, che è lasciato ai fabbricanti di macchine, e che anche essi fossero, come gli stabilimenti siderurgici, lasciati con la sola protezione che dà loro il dazio doganale od altro equivalente.

Ma se i compensi di costruzione hanno una giusta ragione fondamentale, e se, fino

a che durano le tariffe doganali elevate, i compensi di costruzione non possono togliersi, perchè sarebbe ingiusto mettere il costruttore nazionale in una condizione di inferiorità rispetto al costruttore estero; vi è un'altra parte, di gran lunga più grave, che riguarda i premi di navigazione, per la quale non vi è alcuna ragione di esistere e pei quali, di nuovo, mi associo completamente all'operato della Commissione, la quale ve ne ha proposto la soppressione per il futuro.

Onorevoli colleghi, questo è il punto più importante di questa legge. Coi premi di navigazione attuali si ottiene in media, in 15 anni, da circa 9 lire per tonnellata per ogni miglio di media percorrenza annua. Fate il conto di una minima percorrenza di trenta mila miglia all'anno e vedrete che si arriva a 270 lire, il che vuol dire che, all'incirca, si paga il costo della nave; e, siccome la percorrenza media, per le navi oceaniche, supera e, spesso supera di molto, le trenta mila miglia, in fatto, si viene per una nave di carico a pagare più di ciò che è costata la nave.

Non si paga subito; si paga nel corso di 15 anni; ma il ragionamento che ne deriva è ovvio: colui che non è pratico del mare, che non è rotto al mestiere dell'armatore, mestiere che non è tanto facile, e che non tutti quelli che ora si slanciano in questo arringo possono riescire ad esercitare bene, si riassume così: il Governo in 15 anni mi paga il bastimento; o che i noli aumentino, o che decrescano, io ho la sicurezza di essere rimborsato del mio danaro; dunque, per male che vada, son certo di non perdere il mio danaro. Ora, in questo ragionamento, non perfettamente corretto dal punto di vista commerciale, vi è un gran fondamento per attrarre i capitali, che sono ignari del commercio marittimo. E è questo ragionamento che ha fomentato quell'esagerato sviluppo che hanno avuto le nostre costruzioni. E badate, che io mi metto qui da un punto di vista generale.

Alla Camera ed al Paese debbono interessare tanto gli stabilimenti industriali, che costruiscono navi, quanto qualunque altra manifestazione dell'economia e dell'attività nazionale. Nessuna prevenzione, quindi, contro di essi.

Ma che cosa è accaduto? Con la legge del 1896, che ha eccitato le nostre fantasie, in

Italia, si sono arruffati una quantità di cantieri e, permettetemi che vi dica, io non credo che vi siano quei 40,000 operai a cui alludono taluni, ma è certo che un gran numero di operai è stato impiegato in questi cantieri; però le maestranze capaci non s'improvvisano in pochi giorni, ed una legge che ha per effetto di spingere immediatamente, repentinamente, a certe costruzioni esagerate, senza che prima le maestranze si siano formate e si sia formata l'organizzazione commerciale, legge che ad un tratto dà vita ad un gran numero di navi nel nostro commercio internazionale, senza che esista la necessaria preparazione commerciale, è un grandissimo errore economico, e fin da adesso ne scontiamo le conseguenze. Infatti vediamo che dei cantieri che si sono fondati, uno si è già trovato in cattivissime condizioni; vediamo che delle linee di navigazione, che si sono fondate in base a questi premi, una ve n'è, la più importante di tutte, che ha dato un bilancio disastroso. E questo avviene appunto, non per colpa di coloro che hanno fondato i cantieri, non per colpa di coloro che si sono cacciati in queste linee, ma per colpa di una legge, la quale ha spinto capitali ignari del commercio marittimo, di cui non conoscevano le difficoltà, in una strada che non era la loro, distogliendoli da altri e più ragionevoli impieghi; di una legge che ha spinto i costruttori ad esagerare le costruzioni; perchè, sapendo che la legge era tale, che avrebbe certamente subito una modificazione, essi si gettarono a capo fitto nelle costruzioni per far presto e per arrivare in tempo a guadagnare il premio, prima che la legge venisse modificata, dopo un esame spassionato, dalla Camera dei deputati.

Ora ho sentito parlare degli operai! Ma si parla per ischerzo o sul serio degli operai? Cosa c'entrano questi disgraziati, a cui si prepara una crisi, che li condurrà alla miseria? Incassano forse essi i premi di navigazione? (*Bravo! Benissimo! — Vive approvazioni!*).

Ma sapete che cosa succede? Le Società operaie, tra le quali qualcuna del mio Collegio, potranno chiedere che non si sopprimano questi premi; ma esse chiedono la loro rovina; chiedono, per il riposo dell'oggi, una maggior rovina pel domani.

Si dice: crisi non c'è! Potranno seguire i cantieri, e quando anche costruissero cento mila tonnellate all'anno, la navigazione mon-

diale non sarà sovraccarica per le nostre costruzioni.

Bel ragionamento invero! Si ragiona di un'industria artificiale e premiata come si farebbe di una industria spontanea e libera.

Noi vediamo già da oggi, che siamo appena all'inizio dell'applicazione di questa legge, che queste nuove costruzioni, più che dal capitale dei veri armatori, sono fomentate da un capitale, che non è quello dei veri armatori, da un capitale che spesso viene al mare da dentro terra, da lontano; quando arriveremo ad un certo punto ed avremo impiegato in esagerate costruzioni navali i denari disponibili in paese, e non vi saranno più capitali nazionali per poter alimentare i cantieri, allora che accadrà? Si sospenderanno i lavori dei cantieri, oppure i capitali per le costruzioni verranno dall'estero? ed allora in questa Camera, e più violentemente in paese, si dirà: ma dobbiamo pagare delle tasse per regalarle ai capitalisti esteri? E non vi sono già nei nostri porti bastimenti premiati coi denari italiani che hanno la bandiera italiana, ed anche l'equipaggio italiano, ma il guadagno dei quali però va all'estero? Si sa pubblicamente quali sono le Società, le cui azioni non sono più in Italia e non vi possono più tornare, e pei quali i premi vanno all'estero.

E quando tutto ciò sarà noto al pubblico, si dovrà per forza sospendere la legge sui premi e la crisi nei cantieri avverrà; e sarà tanto più grave quanto più ritardata.

Ma dunque noi dovremo preparare una crisi a questi operai, che avranno sistemato le loro famiglie e che avranno lasciato la terra e l'occupazione che avevano prima e saranno corsi al cantiere per due o tre anni, e che, disavvezzi dall'antico lavoro, si sentiranno dire che il cantiere si chiude e che il proprietario di esso ha costruito otto o dieci navi, guadagnando quanto basti per pagare tutto il capitale che ha messo fuori? Questo proprietario darà i premi, che ha ricevuto dallo Stato, agli operai? (*Bravo! — Approvazioni*).

Dunque mettiamo le cose al loro posto vero e lasciamo in pace questi poveri disgraziati. E si ricordi, che la vera carità per l'operaio sta nell'insegnargli la responsabilità e le conseguenze delle sue azioni, non già nello illuderlo con la lusinga di guadagni che sono fugaci e che lo portano poi alla mise-

ria. Soprattutto ricordiamo che non è onesto il voler giustificare esagerati guadagni di grandi armatori, nascondendoli sotto una non vera ma apparente premura per l'interesse dell'operaio.

Se invece di navi e di cantieri i capitali si dirigeranno ad industrie stabili, gli operai vi troveranno egual lavoro pel presente, molto maggior sicurezza pel futuro.

Si è citata la crisi edilizia. Ma chi non vedeva, durante il tempo che il Governo, e, le Banche spinte dal Governo, sussidiavano i costruttori di case, che si fabbricava troppo? Chi non sa che notai, pizzicagnoli, commercianti, agricoltori, gente estranea alle costruzioni, si misero nelle costruzioni, perchè sapevano che con i mutui degli Istituti fondiari si prendeva più denaro, di quello che si era speso? E intanto si facevano costruzioni cattive, mal disegnate e fuori di posto: dove si doveva costruire la modesta casa per il povero, si faceva il palazzo per il ricco: si costruiva in località eccentriche. E, quando le voci di coloro, che conoscevano le cose dicevano: ma guardate le costruzioni sono eccessive, guardate che voi speculatori, rovinare lo Stato, i nostri Istituti di emissione e poi rovinare voi stessi; quelle voci erano considerate come voci di nemici; non erano ascoltate. E anche allora si rispondeva citando gl'interessi degli operai. Ma avvenne la crisi, e furono rovinati i costruttori, gli operai più di tutti, e lo Stato ancora oggi, sotto forma di dissesto assoluto degli stabilimenti di emissione e sotto forma di aggio sulla moneta, sopporta il peso degli errori commessi allora. (*Approvazioni*). Occorre quindi radicalmente riformare, e ciò anche nell'interesse di quei cantieri che più si lagnano della riforma, come già i costruttori edilizi di Roma, si opponevano alla sospensione della dannosa larghezza del Governo.

Io spero quindi che il Parlamento vorrà occuparsi con dettaglio di questa legge, per vedere se il disegno di legge presentato dalla Commissione, anche se non abbia tutta quella perfezione che si può desiderare, sia tale da richiamarci ai sani principii economici, dai quali il paese non può mai scostarsi senza pericolo, ed io son certo che lo troverà tale e perciò meritevole della sua approvazione.

Ma noi parliamo di marina mercantile. È sul serio che si può dire che si vuole una marina mercantile forte? Sono tanti anni da

che ci siano cacciati mano mano nella politica della più assoluta protezione! Noi abbiamo escluso tutto ciò che viene dall'estero: anche ultimamente vi era quel povero vino della Grecia che veniva da noi con un dazio mite, si mescolava a Genova e si rimandava in America: ed abbiamo spinto il nostro protezionismo fino al punto da volerlo escluso.

Sapete qual'è la conseguenza? Che i Greci manderanno i loro vini direttamente in America ed il commercio, che prima si faceva nei nostri porti, oggi non si farà più. Avremo perduto un commercio, quello del vino greco, e ci saremo creati all'estero un concorrente temibile allo spaccio dei nostri vini nazionali. Non era forse meglio, anche pei produttori di vini, che il vino greco in Germania o in America, lo mandassimo noi?

Noi abbiamo dazi sul vino e dazi su tutti i generi, di cui siamo esportatori; vera cecità del nostro esagerato sistema proibitivo; i generi che noi abbiamo interesse ad importare per poi riesportare e mantenere vive e floride le nostre esportazioni ed impedire che all'estero ci si faccia una diretta concorrenza, da coloro che mancano di avviamento commerciale, noi li abbiamo esclusi con elevati dazii!!

Ma come: noi, produttori, dobbiamo aver paura dell'entrata, in paese nostro, dell'olio e del vino degli altri paesi? Noi abbiamo elevato il dazio sul grano fino ad un punto che non offende solo la legge commerciale, ma che offende ogni sentimento di equità e giustizia a riguardo di quelle classi, per le quali il pane è un elemento principalissimo di nutrizione!

Abbiamo voluto non solo essere agricoltori, ma anche fabbricanti di tessuti; abbiamo voluto essere siderurgici, senza avere la materia prima in paese; abbiamo voluto essere fabbricanti di macchine ed abbiamo impiantato officine nel nostro paese.

Ma, onorevoli colleghi, quale è l'ideale del sistema protezionista? È quello di sviluppare il lavoro interno, di sviluppare le industrie e i commerci interni, di scemare le importazioni dall'estero, di scemare perciò anche le esportazioni all'estero, perchè sarebbe assurdo mandare merci all'estero e non riceverne altre in cambio: di annullare, o di ridurre al minimo il commercio internazionale.

Come volete fare il commercio internazionale quando producete tutto? Che cosa volete

comperare all'estero, quando macchine, tessuti, filati, tutto volete fare a casa vostra? Nulla!

Dunque è evidente che tutto quello che facciamo per proteggere le nostre industrie all'interno, lo facciamo per schiacciare il commercio internazionale. La marina mercantile! Ma la marina mercantile non è forse uno dei fattori, una delle parti del commercio internazionale?

Dunque tutta la nostra politica doganale ed economica è contraria allo sviluppo della marina mercantile; ma vi è altro ancora. Quante volte non ci siamo rivolti al ministro del tesoro e dei lavori pubblici per dir loro: guardate che non abbiamo alcun porto che funzioni bene, guardate che le merci traboccano, guardate che non possiamo ricevere le navi nei nostri porti, guardate che i servizi ferroviari ai porti sono insufficienti? Sapete cosa si è sempre risposto? Alla marina mercantile abbiamo già dato i premi!

Ebbene, alla marina mercantile avete fatto malissimo a dare questi premi, perchè questi premi non sono andati, nè vanno a beneficio delle diverse regioni d'Italia, ma a beneficio di alcuni pochi e grossi capitalisti. (*Benissimo!*)

Avete fatto malissimo a dare questi premi perchè la legge del 1896, che già grava pesantemente sul bilancio economico della nazione, graverebbe ancor di più se non vi metteste riparo.

Noi abbiamo fatto male, malissimo a non eseguire i lavori portuali e, facciamo male a lesinare i denari per questi lavori, ora che, col completamento dei lavori ferroviari e portuali, l'Italia potrebbe essere messa in condizione da esercitare quei commerci, a cui la chiama la sua posizione geografica. Cosa volete?, sento dire dagli avversari: siamo decaduti!

Lò so; non entrano le navi nei nostri porti, perchè, per scaricare le merci, debbono impiegare un tempo maggiore, e sopportare spese superiori financo triple di quelle che sopportano nei porti del Nord! Devolviamo quelle somme, che avremmo impiegato male in premi di navigazione, devolviamole a completare i nostri porti e allora vedremo svilupparsi quel commercio marittimo di cui è parte la marina mercantile, e non renderemo inutili, per mancanza di sbocchi sul mare, quei valichi alpini, il cui compimento at-

tendiamo con tante speranze; allora dal commercio marittimo vedremo uscire spontanea, rigogliosa, non di peso, ma di alimento alla finanza dello Stato, l'industria delle costruzioni, e soprattutto quella della marina mercantile.

Da che si è protetta questa industria, non ha fatto che decadere! Tranne questa ultima sfuriata di costruzioni, noi abbiamo avuto una decadenza continua, e ancora oggi, dopo che le costruzioni si sono sviluppate per l'opera dei grandi capitalisti, ed a carico dello Stato, noi non siamo arrivati a quelle 100 mila tonnellate, che avevamo quasi raggiunto in un anno, prima che si facesse la legge, che stabilì i premi: Ma allora erano costruzioni in legno, ed ora sono in ferro! Noi il legno lo producevamo in paese molto limitatamente e quindi la stessa difficoltà, che abbiamo in oggi l'avevamo allora. Allora bisognava importare i pini, adesso bisogna importare il materiale per preparare il ferro e l'acciaio.

Noi la materia prima non l'avevamo allora, come non l'abbiamo adesso, eppure abbiamo avuto 96,000 tonnellate di costruzioni in un anno, per le quali lo Stato non ha speso nulla. Lo Stato non ha speso nulla per avere quelle costruzioni, frutto di un'industria gloriosa, della quale tutti in Italia eravamo fieri.

Si è detto, perchè a proposito di questi benedetti premi per la marina mercantile la verità stenta a venir fuori, si è detto che i premi della marina mercantile sono compensati dalla tassa di ancoraggio. Ma la tassa di ancoraggio non è altro, che una tassa, che pagano tutte le navi, che danno fondo nei nostri porti, qualunque sia la bandiera che portano.

La tassa di ancoraggio, non è un privilegio delle navi premiate, non è altro, che una specie di dogana di più, di dazio di consumo messo sulle mercanzie, che si sbarcano! Per ciò, quando si sbarca il carbone, si sbarca gravato dalla tassa di ancoraggio; quando si ricevono in paese, i cotonei grezzi, si ricevono gravati dalla tassa di ancoraggio; quando si ricevono i ferri da lavoro si ricevono gravati dalla tassa di ancoraggio.

Le tasse di ancoraggio sono tutto ciò che volete sul consumo interno, e peggio ancora, sono anche una tassa sul transito, e perciò

un ostacolo al commercio marittimo di transito coi porti dell'interno dell'Europa.

Sulle mercanzie di transito, (per facilitare il transito attraverso ai valichi alpini!) noi facciamo pesare la tassa di ancoraggio. E dico facciamo pesare perchè quella che esigiamo noi oggi è diventata una delle più elevate di tutta Europa.

E per queste e per le alte tariffe ferroviarie, noi abbiamo visto scomparire alcuni commerci che si facevano con la Svizzera di merci provenienti dall'Oriente.

Per la mancanza dei lavori portuali noi abbiamo sacrificato il porto di Genova non tanto al porto di Marsiglia, quanto a quelli di Anversa e di Rotterdam. Con la mancanza dei lavori portuali, di facilitazioni sui trasporti ferroviari, noi abbiamo sacrificato il porto di Venezia a quello di Trieste.

Per questo stesso motivo, noi sacrifichiamo il porto di Brindisi a quello di Marsiglia, ed ogni giorno poi vediamo gli inconvenienti della mancanza dei lavori necessari perchè il nostro commercio abbia quello sviluppo a cui può logicamente pretendere, ed a cui lo chiama la natura e la nostra posizione geografica.

Se quindi il nostro commercio internazionale, non ha progredito quanto avrebbe potuto, e se la marina mercantile non ha avuto lo sviluppo che forse avrebbe potuto avere, dobbiamo cercarne le cause nel grande protezionismo.

Questo il motivo che allontanò dal mare e spinse verso l'industria e verso l'agricoltura tanto capitale ligure. Aggiungete a ciò la deficienza di impianti portuali e ferroviari, e non potrete meravigliare se la nostra marina ha progredito meno di altre.

Si parla di altre tasse che sarebbero pagate dalla marina, cioè la tassa di registro, la tassa di quietanza e tutte le altre. Ma qual'è l'industria che in Italia non paga tasse? Ora io vi domando: quando voi sussidiate una nave mercantile perchè vi stia due o tre anni all'estero e faccia, per esempio, la navigazione fra l'Australia e i porti del Giappone o della China, quale profitto indiretto dà questa nave, sia all'erario, sia al resto dell'economia nazionale?

Quale industria in Italia che non vi paghi più tasse e non vi dia più profitto e più incremento all'economia nazionale di quel che non vi dia una nave che viaggi neces-

sariamente, almeno in parte, all'estero? E il bello è questo: che se osservate bene nell'ultima distribuzione dei viaggi di alcune delle nostre navi premiate, vedrete che alcuni paesi non italiani che mancavano di linee di navigazione regolari con l'America, l'hanno avute grazie ai nostri premi.

Questo è uno dei bei vantaggi che avremo ottenuto con la nostra famosa legge. Ebbene, si dice ancora: ma sapete; il grande sviluppo delle costruzioni è dovuto all'aumento dei noli, e, se non vi fosse stato l'aumento dei noli non lo avreste avuto. Allora, se è così, perchè dobbiamo ancora dare un premio alla marina mercantile? se l'aumento dei noli ha persuaso dei capitalisti che sono estranei a questo commercio a venirsi a cacciare nel commercio marittimo! È la più bella ragione per dire: aboliamo questo sacrificio, che fa lo Stato, per pagare dei premi di navigazione.

Ho detto che l'utile va tutto ai grossi capitalisti. E questa è una specialità italiana. Perchè mentre la legge sui premi della marina mercantile fu copiata, o per lo meno ispirata dalla legge francese, non si estese come in Francia, ai rami più bisognosi dell'industria navale.

In Francia vi era una industria marittima che effettivamente era abbastanza misera, non però tanto misera quanto in Italia. In Italia la nostra pesca, se si sta alle statistiche ufficiali è qualche cosa di assolutamente miserabile. Vi è una legge sulla pesca per impedire che si distrugga il pesce, ma questa legge è una di quelle tali, come quella della libertà del commercio riguardo ai sindacati di ferro, che sono scritte, ma non applicate.

Quindi si è lasciato rovinare il pesce; su tutte le nostre coste noi non ne abbiamo più, e i nostri pescatori muoiono di fame. Sono indicati in numero di oltre 100 mila i pescatori italiani e, i rapporti ufficiali, danno un valore totale alla nostra pesca di 16 a 17 milioni annui, il che equivale a circa 160 lire per testa.

Io domando: come possono vivere i pescatori e mantenere le barche e gli attrezzi di pesca quando il guadagno è così meschino! Ma in Francia quando si vide che la pesca (che è qualche cosa che si avvicina al lavoro dell'operaio perchè è esercitata dagli umili), si trovava in tristi condizioni, fin dal

1852, cioè da molto tempo prima di dare il premio alla marina mercantile, si istituì il premio alla pesca; e noi delle parti della legge francese abbiamo preso quella, dirò aristocratica, quella che ha favorito i grossi capitalisti, lasciando i poveri pescatori nella più grande miseria. E non si trovano neppure 100 mila lire all'anno sul bilancio dell'agricoltura e commercio, o su quello della marina per vedere che non si distrugga, anzi che non si completi la distruzione di quel poco pesce che ancora rimane. (*Approvazioni*)

Si va ancor parlando della utilità di certe navi mercantili che in tempo di guerra possono mutarsi in avvisi veloci o in incrociatori; ma io credo che quando si parla degli incrociatori si sia ispirati ad un concetto che poteva accettarsi 10 anni fa, perchè un incrociatore, tratto dalla marina mercantile, in tempo di guerra non so che razza di utilità militare possa rendere in oggi; ma questa discussione la faremo in altra occasione. Per ora atteniamoci alla parte della discussione che ha attinenza al progetto in esame; io dico che specialmente i marinai pescatori sono quelli che danno il miglior contingente di equipaggi alla marina da guerra. Dunque, se c'è qualche cosa da tutelare, tuteliamo questa parte della marina mercantile, non dico premiamola, ma cerchiamo solamente di spendere quel tanto che è necessario perchè non si finisca col rendere in Italia assolutamente impossibile la pesca con la completa distruzione di tutti i pesci sulle nostre coste.

Uno degli argomenti, che, ad abbondanza si adducono nella relazione per mostrare la inutilità del premio è quello dell'aumento della nostra marina con l'acquisto di vecchie navi all'estero. Questo fatto fu molto attaccato e si è detto pure che non era vero, forse perchè è incorsa nella relazione una piccola inesattezza, quando, citando la cifra degli acquisti di navi all'estero durante il 1898 si dice che fu per 28000 tonnellate. Effettivamente è una inesattezza che sfuggì, perchè si doveva dire che 28000 furono acquistate, ma che tra vendute e distrutte ve ne furono per 19000 tonnellate. Dunque il vero aumento non fu di 28000, ma di 9000 tonnellate. Va bene, ma queste 9000 vi sono state nel '98, ed anche più negli anni passati ed è un fatto che sino al giorno d'oggi noi possiamo dire che con navi comprate all'estero abbiamo costituita la nostra marina mercantile. Ora

quello che si è fatto in passato si può fare anche al presente, e non è giusto il dire che aumento non vi fu, perchè non si sono indicate le navi vendute o distrutte. Io anzi vi dico di più: non solo è vero che l'acquisto di navi estere ha servito alla costituzione della nostra marina mercantile; ma ci sono due industrie che vivono attualmente sull'acquisto delle navi estere ed una di queste è la rivendita delle navi.

Io ho visto i conti di un armatore, conti esatti, dai quali risulta che su due navi comprate all'estero dell'età da tre a cinque anni e rivendute da lui dopo 3 o 4 anni di servizio in Spagna, la rivendita gli aveva fruttato la restituzione del prezzo pagato, mentre nei 3 o 4 anni di esercizio si era ripagato completamente del capitale che aveva speso coi relativi interessi.

E la ragione per cui il modesto armatore non approfitta della legge del 1896, è semplice: in Italia, se volete costruire una nave da carico, occorrono 300 lire per tonnellata; in Inghilterra invece comprate una nave che avrà 4 o 5 anni di servizio per meno, anche per sole 100 lire a tonnellata.

Ma questa somma non si paga subito, perchè in Inghilterra si contentano della metà, cosa che non possono fare i nostri cantieri, perchè hanno sempre più o meno bisogno di denaro.

L'armatore così comprando in Inghilterra una nave da carico di 4000 tonnellate, sborsa soltanto 200,000 lire invece di 1,200,000 che dovrebbe sborsare costruendola in Italia, e, facendo i suoi conti dice: Questa nave sarà un po' più vecchia, mi ci vorrà forse un uomo di equipaggio di più, fors'anco un pochino di carbone di più, ma tutto insieme mi porta lo stesso carico della nave che mi costerebbe 1,200,000 lire: il guadagno è pressochè lo stesso, e in 3 o 4 anni di esercizio io mi rimborso del capitale speso e mi resta la nave per nulla. Invece colla nave italiana costata 1,200,000 lire, anche coll'aiuto del premio del Governo, in 3 o 4 anni sono ben lontano dall'aver guadagnato tanto da rimborsarmi del prezzo di acquisto. Per ottenere il rimborso del relativo prezzo ed interessi, anche coll'aiuto del premio, mi ci vorrà molto più tempo.

E così gli armatori trovano che con la stessa somma, che farebbero navigare una nave fatta in Italia, ne potrebbero far navi-

gare 3, 4 o 5 di quelle comprate all'estero, e, a bilancio fatto, trovano assai preferibile impiegare i loro capitali nell'acquisto di navi all'estero.

L'altra industria alimentata dall'acquisto di navi usate, è quella della loro disfaccitura dopo alcuni anni di servizio. È un'industria utile anche agli stabilimenti siderurgici, cui fornisce la materia prima.

Entrambe queste industrie sono minacciate di gran diminuzione dai premi di navigazione.

Sarebbe certo una bella cosa se i costruttori di navi in Italia fossero ricchi di capitali come in Inghilterra, e potessero anticipare il capitale all'armatore. Ma per ora non è così, e giova più all'economia nazionale che il capitale italiano, scarso ai bisogni, si impieghi là dove trova più utile e per la marina mercantile si valga del capitale inglese che, volenteroso e spontaneo, si offre a mitissime condizioni in aiuto là dove noi ne manchiamo. Perchè lo Stato dovrà spendere tanti milioni all'anno collo scopo di allontanare un così proficuo concorso?

E perchè vorremmo noi forzare gli armatori nostri a prendere delle navi fatte in Italia? Ma che forse l'origine della nave interessa molto questa marina mercantile di cui sembra che siamo tanto teneri? No! Per la marina mercantile basta che la nave porti il carico adatto per la nave stessa, ma se poi invece di fare 10 miglia ne fa 9, il risultato pratico per il nostro commercio è perfettamente lo stesso. Ne volete una prova di più?

Furono citate molte cifre di confronto fra la marina nostra ed altre: il fatto è che le nazioni che hanno maggiormente progredito nella marina mercantile a vapore sono precisamente quelle che non hanno il premio: in prima la Germania.

La Germania non ha nessun premio, e, seguendo l'ardire dei suoi commercianti all'estero, si slancia con un coraggio e con una intraprendenza che è qualche cosa di straordinario nell'industria marittima. La Svezia e la Norvegia non hanno premi, ed hanno un grande aumento di marina mercantile a vapore.

La Danimarca non ha premi ed ha grande aumento di marina mercantile. Sapete chi aumenta stentatamente? La Francia e l'Italia, cioè quelle che hanno il premio. Ma poi il

bello è vedere, dall'altra parte, la parabola in discesa. Quando cresce la marina mercantile a vapore, diminuisce per ragione naturale la marina a vela. Sapete, le marine a vela che diminuiscono di più sono la nostra e la francese, cioè quelle premiate, quelle che diminuiscono poco sono le non premiate, germanica, inglese, ecc.; e la marina della Svezia e Norvegia nell'ultimo ventennio ha mantenuto quasi lo stesso livello di tonnellaggio che aveva prima. Questo è l'effetto del premio. Quando voi, onorevoli colleghi, vedete che in causa della legge sui premi coloro che dovrebbero occuparsi di ben dirigere le industrie ed il commercio nei porti di mare e regolare il buon andamento dei loro servizi, stanno invece alla capitale per cercare di predisporre il deputato A, o il deputato B, e per esercitare delle influenze, potrete comprendere il perchè queste aziende premiate siano dal premio stesso condannate ad una inferiorità di fronte alle marine libere. (*Vive e generali approvazioni*).

E ve ne dirò una anche più grossa: che cioè spesso spesso stanno a Roma a spendere il denaro per una certa stampa che non voglio nominare. (*Vivissime approvazioni*).

Quando vedo il commercio avviato su questa strada, se non fosse un po' cruda la parola, vorrei dire che si fa tutto il possibile per rendere il commercio marittimo non solo non florido, ma anche poco onesto. (*Approvazioni*) Questa è la conseguenza di leggi che proteggono una industria al di là dei suoi bisogni, al di là di quello che è giusto, e soprattutto, non in profitto del bilancio dello Stato, ma a suo carico.

A questo modo noi vogliamo togliere quella uguaglianza naturale che sul mare rende tutti uguali, su quel mare ove i ricordi giovanili mi rammentano tante occasioni di gare vittoriose contro equipaggi inglesi e di qualsiasi altra nazione. Ci ricordiamo di averli tante volte superati, sebbene con minor preparazione, con minor studio e con minor fatica, perchè i nostri equipaggi, i nostri fuochisti, gli elementi tutti di cui si compone la nostra marina mercantile sono per lo meno uguali a quelli delle altre nazioni; ed oggi dobbiamo sentirci offesi nel nostro giusto orgoglio nazionale da chi ci dice che la nostra nave, se non è pagata, non può stare in mare a confronto con le navi

inglesi, germaniche o di altri paesi. Ma perchè, onorevoli colleghi? Cosa potrà mancare? Potrà mancare un po' d'istruzione tecnica nei capitani? Un po' d'istruzione commerciale negli armatori? Ma sarà questione di scuola: facilitate l'istruzione ma non date premi, perchè i premi manterranno la loro istruzione deficiente e deprimeranno la loro iniziativa ed il loro sentimento di previdenza e di responsabilità personali. I premi tenderanno ad impiccolire gli uomini ed i loro guadagni. (*Vivissime approvazioni*).

Nella relazione sono esposti gli effetti dei compensi di 45 lire, somma alla quale si vorrebbe ridurre il compenso di costruzione delle navi da costrurre in Paese in futuro. Io non discuterò le lire mille di più o di meno della relazione; è certo che per alcune navi potranno bastare le 45 lire a rimborsare le spese daziarie, e per altre no; come è certo che un conto esatto non può farsi; che ogni tipo di nave avrà in proporzione del tonnello da sopportare un dazio variabile. Nelle navi da carico un miglio di più o di meno di velocità darà luogo a differenze; gravi e incalcolabili saranno le differenze fra i diversi tipi di navi veloci da passeggeri, o destinate a servizi speciali per ogni variazione nella velocità e negli adattamenti interni.

Soprattutto per le navi molto veloci le spese di dogana sui materiali impiegati saranno altissime e variabilissime.

Non credo che in Italia se ne costruiranno molte, come pare ammetta l'onorevole Valle. La nave veloce costa molto di costruzione, molto di esercizio e trasporta meno merce e meno passeggeri della nave di velocità comune.

Ricordiamo che i bastimenti veloci non sono nei paesi che hanno ancora il dazio sulle farine, e che hanno gravati tutti i generi di prima necessità. (*Vive approvazioni*). I bastimenti veloci sono per quei paesi ricchi, nei quali v'è della gente che per andare in America paga volentieri 100 lire di più, pur di restare un giorno di meno in mare. Ma questo non corrisponde alle nostre condizioni e per ora siamo molto lontani dalle condizioni di quei paesi. (*Benissimo!*)

Cominciamo dall'imitarne il senno e le virtù legislative ed arriveremo forse a poterli emulare anche nella prosperità materiale.

E quando avremo creato questa benedetta

prosperità nazionale, allora potremo darci il lusso dei bastimenti di 18 miglia, senza premi del Governo; ma finchè non si reclama e non si protesta neppure per la linea importantissima tra Palermo e Napoli, che è esercitata con bastimenti da 15 miglia, non andiamo a fare questi confronti con paesi molto più ricchi di noi, e contentiamoci di quello che corrisponde alle nostre condizioni.

Del resto, onorevoli colleghi, non sarà mai possibile di stabilire per legge una somma che corrisponda veramente al rimborso del dazio.

Notate poi che le nostre Amministrazioni sono lente; i dazii si rimborsano con ritardo, e quindi bisogna anche calcolare il maggior capitale che si deve sborsare come un danno pel costruttore, senza utile per lo Stato, il quale dal ritardo al pagamento non ricava un utile, mentre impone un sacrificio al costruttore.

Ed ora vengo alla grave accusa che si è rivolta alla Commissione, sulla quale, dico il vero, avrei amato meglio tacere, ma debbo parlarne perchè ci sono forzato. Si è detto che la Commissione non ha rispettato i diritti acquisiti. Si è detto che vi sono delle navi che sono state costruite dietro certe promesse dello Stato, che si sono impegnati dei capitali in un'industria, e che poi noi ritiriammo le promesse fatte. Dico il vero, io mi ribello a questa affermazione. Noi abbiamo migliorate di molto le condizioni fatte dal progetto del Governo ed accordato ancora 30 mesi dal giorno della promulgazione della legge ai nostri cantieri, perchè le navi dichiarate possano essere costruite. In questi 30 mesi i nostri cantieri, se sono vitali, hanno tempo di smaltire tutte le navi che hanno avuto in costruzione, hanno tempo di formarsi le loro maestranze, e di mettersi in condizione da poter lottare con la concorrenza estera, quando, s'intende, sia accordata loro l'entrata in franchigia dei materiali. Dunque non è vero che non si sia tenuto conto dei diritti acquisiti; anzi è questo uno dei doveri che si è imposto la Commissione, dovere che forse ha accettato a malincuore, ma lo ha accettato perchè predominò nella Commissione l'onesto principio che lo Stato mantenga gli impegni che ha contratti.

Io quindi vorrei che si ritornasse alla nostra legge antica, quando era libero il

commercio e l'industria, ed i nostri cantieri si sviluppavano senza sussidi; vorrei che si ritornasse alla legge che permetteva la libertà di produzione, e l'entrata in franchigia di tutti i materiali che servono alla costruzione delle navi.

Con le lire 45 si compensa il dazio se si acquista la macchina all'interno, ma non lo si compensa se la si acquista all'estero. Ed ecco che cosa accade.

È una delle mende del disegno di legge che ci sta dinanzi. Se noi compriamo la nave all'estero, questa entra in Italia senza pagare alcun dazio: se invece la costruiamo noi, dobbiamo pagare il dazio sulle macchine, e questo dazio non viene poi rimborsato al costruttore.

Ora perchè non volete lasciare libero il costruttore italiano, senza che perda il suo tempo a Roma a sollecitare leggi che lo favoriscano, perchè volete proibirgli di acquistare il materiale e le macchine dove gli piace? Questa libertà, questa franchigia di dazio degli stabilimenti che costruiscono navi, è una delle necessità assolute, perchè questa industria possa prosperare. Ed io perciò mi permetterò di presentare alla Camera un emendamento nel quale si dia facoltà ai costruttori di navi di ottenere l'introduzione in franchigia di dazio di tutti i materiali occorrenti alla costruzione della nave.

Ma si dirà: i compensi di costruzione sono pagati in quattro anni. È vero; ma di questo i costruttori non sono scontenti, perchè si è tolto l'onere del 10 per cento che gravava sul premio di costruzione, e si traduceva nell'obbligo di acquistare i ferri a prezzi artificiali in Italia. Dunque, questo riparto in quattro anni è compensato da altri vantaggi, in maniera che i costruttori non possono che dichiararsi, e sono, contenti.

E, per i premi di navigazione, si è ridotta la media del premio sulle navi costruite sotto l'impero della legge attuale, da una media di 60 centesimi a cinquanta. Ebbene, io non avrei mai creduto che anche sul premio di navigazione si potessero fare delle eccezioni. Ma, onorevoli colleghi: era presentata alla Camera una legge in modificazione della legge antica con la quale si attribuivano i premi di navigazione sulla stazza netta, e si volevano mantenere nella somma di 65 centesimi; la Camera ha creduto di largheggiare ed ha portato questo premio

da 65 a 80 centesimi; ma, tacendosene bene il significato da coloro che con tanto calore difesero in allora la legge, alla espressione « stazza netta » fu sostituita l'espressione « stazza lorda », e la Camera l'accettò in perfetta buona fede, credendo di dare un aumento regolare al premio; ma non si capi allora (e fu una sorpresa giuocata alla Camera) che in questo modo il premio di navigazione veniva non aumentato di un pochino, ma addirittura duplicato. (*Approvazioni — Commenti*). E adesso si viene a dire da quelli che con questo bel sistema hanno ottenuto questo premio di navigazione, si viene a dire alla Camera: voi violate i diritti acquisiti riducendolo da 6 a 5! (*Commenti*).

Ne volete sapere un'altra di violazione di diritti acquisiti? Questa è stata fatta a carico dello Stato, ed è vera! Vi era sotto la vecchia legge un regolamento secondo il quale il premio di navigazione si conferiva soltanto quando la nave portava un certo carico; la nave che viaggiava vuota non aveva il premio di navigazione. Ora, se si riflette che moltissimi dei nostri porti importano un'enorme quantità di mercanzia, ma ne esportano pochissima; che altri porti esportano invece assai più mercanzia che non ne importino, e che in totale la quantità di merci importate supera di molto quelle esportate, voi vedete che i viaggi fatti a vuoto o almeno quasi a vuoto sono moltissimi.

Ebbene il nostro bravo regolamento, che fu fatto dopo l'approvazione di quella legge, applicò il premio di navigazione anche ai piroscafi che navigano a vuoto, quindi venne a dare un beneficio che difficilmente si valuta in cifre, ma che ha motivato il mio voto per la riduzione della media da 60 a 50 centesimi; e credo che, come ha motivato il mio voto, motiverà il voto della Camera che approverà questa riduzione, credendo di mantenere così e non di violare i diritti acquisiti. Perchè quando la Camera votò un aumento sul premio di navigazione non lo votò mica perchè si interpretasse la legge in modo diverso da quello che la si interpretava prima, in modo che oltre all'aumento che si accordava palesamente vi fossero altri aumenti che si accordavano nascostamente con una modifica di regolamento, che fu ottenuta con quei tali sistemi cui ho già accennato da quei tali armatori e costruttori che da Roma

dirigono le loro aziende. (*Vive approvazioni — Commenti*).

Ora, onorevoli colleghi, quanto al rispetto dei diritti acquisiti vi è una lacuna che credo sia sfuggita alla Commissione. Quando vige la vecchia legge molte navi, ed alcune delle migliori, forse le migliori della nostra marina erano impostate in cantiere. Si diceva che la vecchia legge sarebbe stata prorogata; invece fu solo modificata; ebbene se qualcuno proporrà un emendamento per il quale quelle navi che si costruirono nell'idea, nella quasi certezza (perchè la legge nuova era già presentata alla Camera) che l'antica legge sarebbe stata prorogata, io, se questo emendamento sarà presentato limitatamente ai premi che erano concessi dalla vecchia legge, lo voterò.

Vi è ancora una questione che può riguardare diritti acquisiti. Fu stabilita una linea di navigazione con orario regolare, con viaggi certi e sicuri fra la nostra costa ed una regione interna del Brasile. Queste linee a viaggi regolari, con velocità corrispondenti e con tutte le condizioni di una linea di navigazione, rappresentano un vero interesse nazionale. Di fatti da quasi tutti gli Stati sono sussidiate; ed anche da noi sono sussidiati i servizi analoghi.

Or bene, questa Società si trova privata del premio, e dice: io ho un impegno con uno Stato estero, che mi obbliga a continuare la linea di navigazione, che mi diventa di disastrose conseguenze.

La Commissione non ha potuto prendere in esame questo fatto: perchè questo contratto che si diceva passato tra il Governo del Parà e la Compagnia avrebbe dovuto esserle comunicato e non lo fu; se lo fosse stato, la Commissione avrebbe, credo, rispettato il premio che servi di guida e di base a questo contratto.

Quindi, qualora venga presentato questo contratto, se si proporrà un emendamento che valga a mantenere il premio, limitatamente al tempo ed agli impegni che corrispondono al contratto stesso, io l'approverò.

Ed ora, onorevoli colleghi, vi ho tediati abbastanza... (*No! no!*) Vi faccio soltanto una preghiera: e questa preghiera si riporta a quel che dissi in principio. Noi abbiamo (parlo per me e per taluni dei nostri colleghi), noi abbiamo alcuni doveri più accentuati.

Vivendo sulle coste, spetta a noi il dovere

d'indicare al Paese quali siano i provvedimenti che, sebbene sembrino d'interesse delle coste, corrispondano invece agli interessi generali della nazione; sta a noi (a noi, permettete deputati marittimi), sta a noi il chiedere, con voce alta e forte, che siano fatti quei lavori portuali che son necessari per mantenere il nostro commercio all'altezza che deve avere, perchè noi si possa profittare di quei valichi alpini che facciamo con grandi spese, e che ci riescono improduttivi per mancanza di porti; perchè si possa profittare della posizione geografica che ci crea quasi anello di congiunzione fra l'Europa e l'Estremo Oriente.

Io vorrei che tutti i risparmi che si fanno con questa legge, fossero devoluti a quei lavori portuali di tutta Italia, i quali, se sono più richiesti da Genova, sono però comuni ad altri porti del nostro paese; io vorrei che questi risparmi (poichè i 10 milioni, col progetto attuale, non si spenderanno), vorrei che questi risparmi fossero spesi a completare quei lavori portuali che corrispondono a veri e grandi interessi nazionali, come son quelli che vi ho or ora indicati.

Da principio vi dicevo: guardate che Genova è più sacrificata, che sacrificata è Venezia, Brindisi, Palermo. Ma, quando dicevo Genova e Venezia, ecc., non intendevo parlare

di questi porti; ma intendevo parlare di quelle regioni che sono nel centro d'azione di essi: perchè, quando noi non possiamo fare i commerci con quei porti, noi non danneggiamo solo i porti stessi e lo Stato, a cui mancano gli introiti ferroviari pel mancato commercio di transito sulle ferrovie, ma danneggiamo l'economia nazionale di tutte quelle regioni che, coi porti che vi ho indicato, hanno sfogo al mare. (Benissimo! — Bravo! — *Applausi*).

Presidente. Il seguito di questa discussione sarà rinviato ad altra seduta.

Presentazione di una proposta di legge.

Presidente. L'onorevole Gabba ha presentato una proposta di legge, che sarà mandata agli Uffici, perchè ne autorizzino la lettura.

Voci. A che ora, la seduta d'oggi?

Presidente. Oggi seduta pubblica, alle 14,30.

La seduta termina alle 12,30.

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