

CXLIII.

TORNATA DI GIOVEDÌ 17 MARZO 1910

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MARCORA

INDICE.

Autorizzazione di procedere contro i deputati Baldi e Torlonia (<i>Annunzio</i>)	Pag. 6216
Comunicazioni della Presidenza	6216
Onoranze ad Alessandro Fortis	6216
Industrie marittime (<i>Seguito della discussione del disegno di legge</i>)	6222
CANEPA	6222
NITTI	6229
ORLANDO SALVATORE	6251
SCHANZER	6242
Interrogazioni:	
Consiglio superiore d'agricoltura:	
CODACCI-PISANELLI, <i>sottosegretario di Stato</i>	6216
MANCINI CAMILLO	6217
Ferrovie sarde:	
CELESIA, <i>sottosegretario di Stato</i>	6217
PALA	6218
Opere nel Po:	
CELESIA, <i>sottosegretario di Stato</i>	6218
CORNAGGIA	6218
Arresto di un suddito austriaco in Torino:	
RICCIO, <i>sottosegretario di Stato</i>	6219
TREVES	6220
Console d'Italia in Valparaiso:	
DI SCALEA, <i>sottosegretario di Stato</i>	6220
D'ORIA	6221
Osservazioni e proposte:	
Lavori parlamentari	6260
Proposte di legge (<i>Lettura</i>):	
Frazionamento del comune di Ali in Ali superiore e Ali marina	6216
Tombola a favore degli ospedali di Cecina e Piombino (<i>Scoglimento</i>)	6221
CARBONI-BOI, <i>sottosegretario di Stato</i>	6222
GINORI-CONTI	6221
Tombola a favore dell'ospedale di San Lorenzo in Colle Val d'Elsa (<i>Id.</i>)	6222
CALLAINI	6222
CARBONI-BOI, <i>sottosegretario di Stato</i>	6222
Relazioni (<i>Presentazione</i>):	
Riorganizzazione dei servizi sanitari militari marittimi (DEL BALZO)	6221

Concorso dello Stato nelle spese della IX Esposizione internazionale d'arte in Venezia (WOLLEMBORG)	Pag. 6221
Maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1909-10 (POZZI)	6221
Modificazioni ai ruoli organici del personale del regio Istituto lombardo di scienze e lettere e del regio Istituto veneto di scienze, lettere ed arti di Venezia (GIRARDINI)	6229
Aggregazione al comune di Firenze di alcune zone del territorio del comune di Fiesole (CALLAINI)	6242
Costituzione in comune di Villa Santa Lucia, frazione di Ofena (FUSCO L.)	6242
Lotteria a favore degli ospedali di Girgenti e del comune di Santo Stefano Quisquina (GALLO)	6242
Costituzione in comune della frazione di Bompiensiere (Montedoro) (Id.)	6242
Permuta di immobili col comune di Torino (DI CAMBIANO)	6259
Rinvio d'interrogazioni	6217
Sospensione della seduta	6251
Verificazione di poteri:	
Elezione contestata del collegio di Albano (Borghese)	6221

La seduta comincia alle 14.15.

PAVIA, *segretario*, legge il processo verbale della seduta pomeridiana precedente. (*È approvato*).

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedi, per motivi di famiglia, l'onorevole Pompilj, di giorni 15 e per motivi di salute l'onorevole Alfredo Baccelli, di giorni 3.

(*Sono conceduti*).

Letture di una proposta di legge.

PRESIDENTE. Si legga la proposta di legge del deputato Colonna di Cesarò che gli Uffici hanno ammesso alla lettura.

PAVIA, segretario, legge:

Proposta di legge del deputato Colonna di Cesarò — Frazionamento del comune di Ali in Ali superiore ed Ali marina.

Art. 1.

Ali Marina frazione del comune Ali viene distaccata dal capoluogo e costituita in comune autonomo col nome di Ali Marina.

Art. 2.

Il Governo del Re è autorizzato a dare le disposizioni per l'attuazione della presente legge a datare dalla sua approvazione.

PRESIDENTE. Si stabilirà poi il giorno per lo svolgimento di questa proposta di legge.

Onoranze ad Alessandro Fortis.

PRESIDENTE. Dal Comitato per le onoranze ad Alessandro Fortis, residente in Forlì, mi è pervenuta la seguente lettera:

« Domenica 20 corrente la salma di Alessandro Fortis giungerà qui da Roma e sarà depositata nella sala del Consiglio provinciale trasformata in camera ardente.

« Il lunedì successivo alle ore 15 avrà luogo il trasporto al cimitero; trasporto che dovrà assumere la solennità di una spontanea dimostrazione d'affetto per la memoria del nostro illustre concittadino.

« Questo Comitato, sorto per concorde volere di rappresentanti di tutti i partiti, si rivolge all'Eccellenza Vostra onde voglia compiacersi di comunicare ai membri della Camera che Forlì sarà lieta di ospitare quanti fra essi desiderano di rendere un tributo d'omaggio al nome caro dell'eminente parlamentare, che dal suo scanno di deputato, dal suo seggio di ministro, unicamente volse l'animo e la mente alla grandezza della patria.

« Col massimo ossequio

« Della E. V. devotissimi

« Per il Comitato

« Temistocle Panciatichi ».

I colleghi che vorranno accogliere l'invito fatto dal Comitato, faranno opera pietosa e patriottica.

Comunicazioni del Presidente.

PRESIDENTE. Il ministro di grazia e giustizia ha trasmesso le domande di autorizzazione a procedere in giudizio:

contro il deputato Baldi, per contravvenzione all'articolo 67 del regolamento di polizia stradale ed al regolamento di polizia urbana del comune di Modena;

contro il deputato Torlonia, per contravvenzione agli articoli 93 e 312 del regolamento di igiene e articolo 13 delle norme aggiunte allo stesso.

Saranno stampate, distribuite e inviate agli Uffici.

Interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca le interrogazioni.

La prima è quella dell'onorevole Camillo Mancini al ministro di agricoltura, industria e commercio « per sapere le ragioni che lo inducono a dilazionare di anni la convocazione del Consiglio superiore di agricoltura ».

L'onorevole sottosegretario di Stato per l'agricoltura, industria e commercio ha facoltà di rispondere.

CODACCI-PISANELLI, sottosegretario di Stato per l'agricoltura, industria e commercio. La doglianza contenuta nell'interrogazione dell'onorevole Mancini non è priva di fondamento, perchè il Consiglio di agricoltura non si raduna dal dicembre del 1906.

Ma, per valutare equamente le ragioni di questo indugio, giova tener presente alcune circostanze. In quest'ultima sessione, nel dicembre 1906, il Consiglio esaminò e votò alcune proposte per la riforma delle rappresentanze agrarie. L'incertezza delle riforme e dell'effetto che esse avrebbero prodotto nella composizione del Consiglio, congiunte alla insufficienza degli stanziamenti, determinarono i ministri del tempo a dilazionare la convocazione del Consiglio.

Ma la funzione consultiva affidata al Consiglio non mancò completamente, giacchè su molti punti potè essere esercitata da Commissioni speciali, delle quali il Ministero sentiva l'avviso prima di adottare provvedimento.

Questo attenua il danno derivante dall'indugio, non lo elimina, non rende superflua la convocazione e la funzione del Consiglio; e quindi si sta provvedendo a costituirlo.

Vengono indette in questi giorni le elezioni per la scelta degli istituti agricoli chiamati a rappresentare le singole regioni nel Consiglio. Appena le elezioni abbiano avuto luogo, si procederà alla nomina dei rappresentanti del Governo, ed il Consiglio sarà immediatamente convocato.

PRESIDENTE. L'onorevole Camillo Mancini ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

MANCINI CAMILLO, Grato all'onorevole sottosegretario della sua risposta, debbo dire che la mia doglianza non era rivolta certamente nè a lui nè al Ministero di cui fa parte.

Sono lieto che egli abbia riconosciuto giusto quanto è detto nella mia modesta interrogazione.

Certo, è veramente grave che un convegno di tanta importanza non sia stato convocato dal 1906.

È avvenuto perfino questo, che alcuni membri di nuova nomina non hanno avuto nemmeno il tempo di prendere possesso dell'ufficio; eppure non mancavano materie importanti da discutere.

Io mi appago della risposta, ne prendo atto con grande soddisfazione, e voglio augurarmi, che, ricostituito presto il Consiglio, sia presto convocato perchè altissimi interessi lo richiedono, ed importantissimi argomenti aspettano di essere discussi.

Dopo questo, ringrazio di nuovo l'onorevole sottosegretario di Stato.

PRESIDENTE. Segue la interrogazione dell'onorevole Casalegno, al ministro di grazia e giustizia, « per sapere se creda conveniente che il giudice istruttore che istruì un processo faccia parte del collegio giudicante che deve sentenziare sulle risultanze dello stesso processo ».

Non essendo presente l'onorevole Casalegno, questa interrogazione s'intende ritirata.

Segue l'interrogazione dell'onorevole Nuvoloni, al ministro di grazia, giustizia e culti, « per sapere se non ritenga atto di doverosa giustizia — in seguito alla decisione 3 e 22 luglio 1909 del Consiglio di Stato — rivedere la graduatoria dei cancellieri e segretari giudiziari e correggerla in confronto di tutti quelli che vi hanno diritto, essendo stati lesi come il segretario Ginatta nel computo dell'anzianità, evitando in tal modo dispendiose cause e crescente malcontento ».

FABRI, *sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia.* In attesa di una deci-

sione del Consiglio di Stato, chiedo che questa interrogazione sia differita.

PRESIDENTE. Sta bene.

Segue la interrogazione dell'onorevole Pala, al ministro delle finanze, « per sapere quale applicazione abbia avuto l'articolo 174 della tariffa doganale recentemente modificata, in ordine alla introduzione nel Regno dei sugheri lavorati ».

CARBONI-BOJ, *sottosegretario di Stato per le finanze.* Poichè l'onorevole ministro delle finanze ha già risposto ad una interpellanza analoga, assicurando che sarebbe stato in proposito emanato un decreto, prego l'onorevole Pala di differire questa interrogazione, nella speranza di potergli poi annunziare che il decreto stesso è stato firmato.

PALA. Accetto il differimento.

PRESIDENTE. Anche questa interrogazione è dunque differita.

Segue l'interrogazione dell'onorevole Manna, al ministro di grazia, giustizia e culti, « per sapere se e quali provvedimenti intenda prendere di fronte ad una pubblica accusa di deplorevoli compiacenze tra avvocati e magistrati della Corte di cassazione di Roma ».

FABRI, *sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia.* Chiedo che pure questa interrogazione sia differita.

PRESIDENTE. Sta bene.

Segue l'interrogazione degli onorevoli Bizzozero, Messedaglia, Miari e Luigi Rossi, al ministro dell'interno, « per sapere se intenda mantenere ed eseguire gli affidamenti dati dal precedente Ministero a favore dei medici condotti ».

Non essendo presente l'onorevole Bizzozero, questa interrogazione s'intende ritirata.

Segue l'interrogazione dell'onorevole Pala al ministro dei lavori pubblici « per sapere se intenda mantenere gli impegni assunti dal precedente Ministero in ordine alla istituzione di una terza coppia di treni sulla rete Reale Sarda da Golfo Aranci a Sassari e Cagliari per Chilivani ».

L'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici ha facoltà di rispondere.

CELESIA, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Non ho da mutare nulla a quanto è stato dichiarato dagli onorevoli nostri predecessori in una seduta dello scorso anno, e cioè che è intendimento del Governo di adottare la terza coppia di treni su tutta la rete sarda, perchè a questo si prestano i patti, che intercedono tra l'Am-

ministrazione e la Società esercente. Siccome però per parte della Società vi è della resistenza, occorre esaminare bene la posizione, per mettere il Governo in condizione di ottenere l'adempimento dei patti senza incorrere in responsabilità.

Per parte nostra abbiamo raccolto tutti gli elementi di fatto e di diritto, che dimostrano la nostra buona ragione nel pretendere che si attui la terza coppia di treni.

Si stanno raccogliendo pareri dai corpi competenti e, quando l'istruttoria sarà completa, si chiederà che si adempia quest'onere conformemente ai patti stabiliti.

PRESIDENTE. L'onorevole Pala ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

PALA. Debbo prendere atto volentieri delle dichiarazioni dell'onorevole sottosegretario di Stato in quanto esprimono che il Governo tiene ferme le dichiarazioni, fatte dal precedente Ministero, e cioè che intende sia istituita a spese della Società una terza coppia di treni. Però, onorevole sottosegretario di Stato, noi avremmo desiderato qualche cosa di più. Infatti, quando l'onorevole Bertolini dichiarò che era persuaso del diritto e dell'obbligo del Governo di fare istituire dalla Società delle ferrovie una terza coppia di treni, si espresse, se mal non ricordo, in tempo di aoristo: Vado ad imporre alla Società delle ferrovie che istituisca la terza coppia.

Aspettammo, aspettai questa imposizione cinque o sei mesi, e finalmente, stanco di attendere i fatti, presentai una interrogazione, e per la seconda volta mi rispose con lo stesso aoristo del vado a ordinare; viceversa, nulla ordinò.

Così rispose il Ministero passato. Ora viene il Ministero presente e mi ripete: noi abbiamo studiato e siamo persuasi del buon diritto del Governo di imporre la istituzione di questa terza coppia di treni alla Società; però prima di agire abbiamo bisogno di raccogliere notizie. Ma, onorevole sottosegretario di Stato, a furia di studiare scadrà il termine stabilito nella concessione che è di 90 anni, e non arriveremo a nulla di concreto!

Il venirei a dire che continuerete a studiare mi pare una promessa troppo vaga ed indeterminata.

Guardi, onorevole sottosegretario di Stato, di intensificare, se può, questi studi e di concludere; e, se avrà la fortuna di rimanere a quel posto, (*Ilarità — Commenti*) spero che

manterrà la promessa, meglio di quanto non abbia fatto il precedente Ministero.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione seguente: Colonna di Cesarò al ministro dell'interno, « se sappia che la Prefettura di Napoli intenda approvare o meno la deliberazione del Consiglio comunale di Pozzuoli, che ha cambiato il nome della via principale della città da « Via Vittorio Emanuele » in « Via Cosenza ».

Non essendo presente l'onorevole Colonna di Cesarò, quest'interrogazione s'intende ritirata.

Segue la interrogazione dell'onorevole Cornaggia, al ministro dei lavori pubblici, « per sapere quali siano le sue intenzioni circa le opere da farsi nel Po, giusta le disposizioni della legge sulla navigazione interna ».

L'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici ha facoltà di rispondere.

CELESIA, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. Le intenzioni del Ministero sono di fare applicare integralmente la legge, e di ottenere che a norma delle vigenti disposizioni e a seconda delle disponibilità dei mezzi stanziati in bilancio si possa procedere alle opere necessarie per la navigabilità del Po.

A tal proposito posso dire all'onorevole Cornaggia che il Ministero ha già acquistate due poderose draghe per la escavazione dell'alveo. In virtù della legge 2 gennaio 1910 si deve procedere alle opere occorrenti per ristabilire la navigabilità del Po in quanto essa sia venuta a mancare. Siccome però per la esecuzione della legge occorre il regolamento, è stata nominata una Commissione che ne studia la compilazione; e spero di poter annunciare quanto prima all'onorevole Cornaggia che anche il regolamento è un fatto compiuto.

PRESIDENTE. L'onorevole Cornaggia ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

CORNAGGIA. Ringrazio l'onorevole sottosegretario di Stato per la risposta datami e mi riterrei soddisfatto, se non avesse detto da ultimo che è stata nominata una Commissione che deve studiare il regolamento. Questo mi mette un poco di terrore, perchè a proposito di altre leggi noi abbiamo dovuto attendere molto tempo prima di vedere pubblicati i regolamenti, senza dei quali non potevano avere esecuzione leggi veramente necessarie e urgenti.

Le opere di ristabilimento della navigabilità del fiume Po sono indispensabili, poiché quel fiume è in condizioni di naviga-

bilità veramente disastrose. L'abbiamo potuto constatare con uno esperimento fatto da una società che ho l'onore di presiedere, che si è proposto non uno scopo di lucro, ma quello nobilissimo di avvviare la navigazione sul Po, anche nella parte alta.

Abbiamo iniziata una spedizione di legname di America, da Venezia a Pavia per Milano, e alla modesta impresa abbiamo destinato un rimorchiatore e alcuni barconi, capaci di navigare anche con piccolissimi fondali; ma nullameno il viaggio è riuscito difficilissimo, poichè vi si dovettero impiegare venti e più giorni; poco al disopra di Cremona e in altre località il piccolo naviglio ha dovuto sostare intere giornate in attesa che un po' di pioggia rialzasse il pelo dell'acqua, e si potesse navigare.

Quando si pensa a queste condizioni, e quando si pensa che si tratta del più gran fiume d'Italia, che in passato ebbe pure un'importante navigazione, importante, si intende, relativamente ai tempi, e lungo il quale si trovano città e borgate, che attendono molto da questa via acqua per i loro commerci e per le loro industrie, la cosa sembra quasi impossibile.

Ed io colgo questa occasione per rendermi interprete dei desideri delle popolazioni dei centri situati lungo il fiume, perchè il Governo affretti — sollecitando, quanto è possibile, la Commissione che deve compilare il regolamento — la pubblicazione di questo, e il compimento di quelle opere che sono indispensabili a ristabilire la navigabilità del Po. E giacchè ho facoltà di parlare, raccomando pure all'onorevole ministro dei lavori pubblici, per il tramite cortese dell'onorevole sottosegretario, che egli faccia affrettare quanto è possibile le opere già in corso per il riadattamento del sostegno di Cavanella.

L'interruzione di quel canale rende difficile la scarsissima navigazione interna, che si fa ora, poichè le barche, trovando chiuso quel passaggio, debbono affrontare il mare e lo debbono affrontare in condizioni difficili, perchè noi sappiamo benissimo che il naviglio fluviale non è adatto alla navigazione marittima.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Cirmeni al ministro degli affari esteri, « per sapere se l'occupazione del Wadai da parte della Francia non costituisca una violazione dell'accordo franco-italiano nel Mediterraneo ».

Non essendo presente l'onorevole Cirmeni, questa interrogazione s'intende ritirata.

Segue l'interrogazione dell'onorevole Treves al ministro dell'interno, « per sapere le ragioni dell'arresto e della detenzione del suddito austriaco Lidner nelle carceri di Torino ».

L'onorevole sottosegretario di Stato per l'interno ha facoltà di rispondere.

RICCIO, sottosegretario di Stato per l'interno. Con lettera del 31 gennaio corrente, le autorità di Torino avvisarono il Ministero dell'interno che era stato arrestato un questuante, tal Antonio Lidner, austriaco, il quale, al momento dell'arresto aveva dichiarato di trovarsi in Italia senza occupazione alcuna e sprovvisto di mezzi di sussistenza. Aveva il Lidner aggiunto di essere disertore austriaco e di essere già stato espulso dalla Francia e dalla Svizzera.

Addosso gli furono trovate alcune lettere che rivelavano relazioni con anarchici italiani e stranieri, ed egli stesso confessò di essere anarchico comunista.

Il Ministero, appena ebbe questa lettera, telegrafò testualmente così: « Prefetto di Torino. — Lo straniero Lidner Antonio oggetto della sua 31 gennaio dev'essere presentato all'autorità militare data la sua qualità di disertore. Il Ministero provvederà alle sue sorti quando saranno note le eventuali osservazioni dell'autorità stessa ».

Noi dovevamo mandarlo all'Autorità militare per vedere se fosse disertore o no. Il telegramma è del 10 febbraio 1910. Il giorno dopo il prefetto di Torino rispondeva con la lettera seguente che io testualmente leggo all'onorevole Treves e alla Camera:

« Stamane è stato presentato al locale Comando di Divisione il suddito austriaco Lidner, sul conto del quale non si ebbero provvedimenti a prendere. Il medesimo ricevette una lettera del console tedesco di Zurigo in cui è detto che la polizia di Vienna non può rilasciargli il passaporto per l'estero risultando ricercato quale imputato di lesioni. Dal libretto militare accluso risulta che il Lidner può presentarsi entro il 1910 a quell'Autorità militare per prestare servizio. Perciò, anche secondo la convinzione dell'interessato non deve ritenersi disertore. Egli però espresse il desiderio di non essere rinvio in Austria... » In sostanza, le asserzioni del Lidner di essere un disertore, per la sua stessa confessione posteriore, e per i documenti che pervennero, risultarono infondate. Non vi era quindi alcuna ragione di ritenerlo; e, non essendo egli privo di documenti, gli si domandò dove voleva essere trasferito, non avendo egli i mezzi per proseguire il viaggio.

Il Ministero, in data 16 febbraio, telegrafava al prefetto di Torino di fare subito mettere in libertà il Lidner e di lasciargli scegliere il luogo dove intendeva recarsi, munendolo di foglio di via per il luogo medesimo, perchè egli potesse recarvisi.

Il Lidner chiese di andare a Milano ed il Ministero gli fornì i mezzi per recarvisi, e là egli effettivamente si recò. Abbiamo questi due dispacci in data 19 febbraio: « Mi pregio informare che per ordine del prefetto di Torino, il Lidner è stato posto in libertà e munito del foglio di via per Milano, dove ha dichiarato di voler risiedere ». Ed il prefetto di Milano ci informa: « Il prefetto di Torino ha fatto qui presentare il Lidner giusta le disposizioni pervenute dal Ministero ».

Si aggiunga che il Lidner ha nel suo interrogatorio dichiarato di essere stato espulso dalla Francia due anni or sono per propaganda anarchica. Noi non abbiamo creduto di dover seguire l'esempio d'espulsione dato da altri Stati, ed abbiamo ritenuto che il Lidner non avendo nulla fatto di male potesse essere lasciato libero. E in fatti è a Milano libero, aiutato da noi, in quanto che coi nostri mezzi l'abbiamo accompagnato da Torino a Milano, non avendo egli danaro per potersivi trasferire.

Altro non so dire all'onorevole Treves.

PRESIDENTE. L'onorevole Treves ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

TREVES. Rendo omaggio alla equanimità della risposta dell'onorevole sottosegretario di Stato, ed aggiungo che forse io potevo lasciare cadere la mia interrogazione, una volta che essa, con la sua presentazione, aveva raggiunto lo scopo che si prefiggeva.

Infatti il Lidner, che era stato arrestato il 31 gennaio, fu liberato subito dopo la presentazione della mia interrogazione. Non voglio dire che fu soltanto per effetto di essa, ma mi piace fare una constatazione generale circa la lentezza con cui si svolgono codeste pratiche.

Il Lidner, arrestato il 31 gennaio, fu trattenuto sino al 16 febbraio; un mese e mezzo per assumere generalità, è troppo, anche se si tratta di presunti anarchici e di presunti disertori austriaci. Ed io mi debbo augurare che il culto della libertà umana, uguale di fronte a tutti, valga a far intendere il dovere di sollecitudine che hanno tutte le autorità in analoghe circostanze. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione

dell'onorevole D'Oria, al ministro degli affari esteri, « per sapere se e come intenda risarcire i danni derivati ad alcune famiglie di cittadini italiani per malversazioni, di cui si sarebbe reso colpevole un funzionario del Consolato d'Italia in Valparaiso, nello esercizio delle sue funzioni ».

L'onorevole sottosegretario di Stato per gli affari esteri ha facoltà di rispondere.

DI SCALEA, sottosegretario di Stato per gli affari esteri. Il caso rilevato nell'interrogazione dell'onorevole D'Oria è veramente uno di quegli incidenti deplorabili e dolorosi, che hanno preoccupato il Ministero e lo hanno indotto a prendere severi e rigidi provvedimenti contro quel funzionario.

Sta in fatto che purtroppo il console Ancarano, che fu a Valparaiso, dal 26 febbraio 1906 al 30 giugno 1908, si rese colpevole di non poche malversazioni a danno di alcune famiglie di cittadini italiani.

Appena furono noti questi addebiti contro l'Ancarano, il Ministero curò di aprire un'inchiesta diligente. I risultati di questa furono comunicati al Ministero, e il Consiglio di disciplina, che io ho avuto l'onore di presiedere, ha proposto al Ministero la destituzione del console Ancarano che con decreto del 20 gennaio prossimo passato è stato destituito dal grado.

Aggiungo che avendo il ministro riconosciuto negli addebiti per il quale l'Ancarano era incorso in una misura di carattere disciplinare, un reato, ha deferito l'Ancarano al potere giudiziario.

Ora, chiuso così il doloroso incidente di carattere personale, il Ministero si è subito curato di vedere in che modo potessero quelle famiglie essere risarcite del danno loro cagionato per le malversazioni di un nostro funzionario.

Posso assicurare l'onorevole D'Oria che ho già chiesto il parere all'Avvocatura erariale perchè nel modo più sollecito il Ministero possa essere in grado di poter risarcire quei danni.

Il parere dell'Avvocatura erariale è indubbiamente indispensabile, affinchè il Ministero degli affari esteri possa, in quelle forme che sono consentite dalla legge, erogare quelle somme che un nostro colpevole funzionario ha sottratto a delle povere famiglie di infelici emigrati.

Voglio augurarmi che l'Avvocatura erariale dia a noi il mezzo più sollecito per risolvere questa dolorosa questione, affinchè la dogmatica rigidità della legge non sia di ostacolo al naturale sentimento di pietosa giustizia. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. L'onorevole D'Oria ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

D'ORIA. Prendo atto con vivissimo compiacimento della esauriente e, come sempre, cortese risposta dell'onorevole sottosegretario di Stato per gli affari esteri. E mentre mi dichiaro soddisfatto per gli altissimi affidamenti che mi ha dato e che dimostrano che anche egli riconosce il diritto di queste famiglie ad ottenere il frutto dei loro sudori o dei danari che i loro parenti hanno raccolto lavorando sui mari lontani, prendo occasione di compiacermi col ministro degli affari esteri che ha voluto riparare, con un provvido atto che sarà per tutti di conforto e d'ammonimento all'offesa del nome italiano, eliminando quel funzionario che lo aveva disonorato e offeso il prestigio della pubblica amministrazione, rimuovendolo da quel Ministero degli affari esteri da cui era stato chiamato ad un ufficio nel quale avrebbe facilmente potuto mascherare il suo malfatto. Mi compiaccio del verdetto del Consiglio di disciplina che risponde a quell'alto sentimento di moralità che deve ispirare le nostre pubbliche amministrazioni.

PRESIDENTE. Non essendo presenti gli onorevoli interroganti, si intendono ritirate le interrogazioni seguenti:

Colonna di Cesarò, al ministro dei lavori pubblici, « per sapere se dopo lo scontro ferroviario di S. Alessio, si è persuaso della necessità di fornire di telegrafo la stazione di Roccalumera e di S. Alessio e di procedere senz'altro indugio all'ampliamento delle stazioni tutte fra Giardini e Messina »,

Colonna di Cesarò, al ministro delle finanze, « per sapere come intenda giustificarsi, per esser venuto meno alla formale promessa di non dar corso alla revisione della imposta fabbricati in Taormina, e di provvedere a nuova revisione, posteriore al terremoto »;

Zaccagnino al ministro dei lavori pubblici, « per sapere se e quando verrà a luce e sarà messo in attuazione il nuovo regolamento sui fanalisti di cui una Commissione si occupa sin dal 1907 ».

Sono così esaurite le interrogazioni iscritte nell'ordine del giorno di oggi.

Presentazione di relazioni.

PRESIDENTE. Invito gli onorevoli Del Balzo, Pozzi e Wollemborg a recarsi alla tribuna per presentare delle relazioni.

DEL BALZO. Mi onoro di presentare alla Camera, a nome della Giunta generale

del bilancio, la relazione sul disegno di legge: Riorganizzazione dei servizi sanitari militari marittimi.

POZZI. Mi onoro di presentare alla Camera, a nome della Giunta generale del bilancio, la relazione sul disegno di legge: Autorizzazione di maggiori stanziamenti e di diminuzioni negli stanziamenti su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1909-10.

WOLLEMBORG. Mi onoro di presentare alla Camera, a nome della Giunta generale del bilancio, la relazione sul disegno di legge: Concorso dello Stato nelle spese della IX esposizione internazionale d'arte in Venezia.

PRESIDENTE. Queste relazioni saranno stampate e distribuite.

Verificazione di poteri.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: Verificazione di poteri. — Elezione contestata del collegio di Albano Laziale.

La Giunta delle elezioni all'unanimità propone l'annullamento dell'elezione avvenuta il 18 luglio 1909 nel collegio di Albano Laziale ed il rinvio degli atti all'autorità giudiziaria.

Nessuno chiedendo di parlare, pongo a partito le conclusioni della Giunta.

(Sono approvate).

Dichiaro vacante il collegio di Albano Laziale.

Svolgimento di proposte di legge.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento della proposta di legge del deputato Ginori-Conti, per una tombola a favore degli ospedali di Cecina e Piombino.

Se ne dia lettura.

PAVIA, segretario, legge: *(Vedi tornata del 10 marzo 1910).*

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Ginori-Conti.

GINORI-CONTI. Onorevoli colleghi. Raccomando alla vostra benevolenza il disegno di legge che mi onora di presentare alla Camera perchè tende a rendere possibile la costruzione di uno spedale in Cecina e la ricostruzione di quello di Piombino.

Necessita a Cecina uno spedale perchè questo paese, che dal niente è sorto, in meno di quarant'anni, a vita prospera per essere il mercato della Maremma il punto ove si

riuniscono le molte strade che conducono ai popolosi capoluoghi dei comuni che gli fanno corona; quali Riparbella, Montescudaio, Guardistallo, Casale, Bibbona e Castagneto.

Nè di minore importanza è la ricostruzione di quello di Piombino pel rapido sviluppo di questa città, che in meno di quindici anni ha aumentato la sua popolazione di più che 10,000 abitanti, fra i quali oltre 8 mila operai che trovano lavoro nelle importanti officine metallurgiche che da poco vi furono impiantate. Nè l'attuale ospedale può trasformarsi perchè impiantato in un vecchio convento non suscettibile delle modificazioni e dei miglioramenti imposti dall'igiene moderna e perchè è mancante dei locali necessari ove collocarvi un reparto per le malattie infettive di cui è sprovvisto.

Per queste ragioni confido che la Camera ed il Governo vorranno prendere in benevola considerazione il mio disegno di legge. *(Bene!)*

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole sottosegretario di Stato per le finanze.

CARBONI-BOJ, sottosegretario di Stato per le finanze. Con le consuete riserve, consento che sia presa in considerazione questa proposta di legge.

PRESIDENTE. Coloro i quali approvano che sia presa in considerazione la proposta di legge dell'onorevole Ginori-Conti si alzino.

(È presa in considerazione).

L'ordine del giorno reca lo svolgimento della proposta di legge dell'onorevole Callaini, per una tombola a beneficio dell'ospedale di San Lorenzo in Colle Val d'Elsa.

Se ne dia lettura.

PAVIA, segretario, legge: (Vedi tornata del 12 marzo 1910).

PRESIDENTE. L'onorevole Callaini ha facoltà di svolgere questa proposta di legge.

CALLAINI. La proposta di legge che ho avuto l'onore di presentare, tende a procurare i mezzi necessari, all'ospedale di San Lorenzo in Colle Val d'Elsa, per il suo ampliamento e riordinamento sanitario ed edilizio, non solo, ma anche per poter costruire un asilo di mendicità per i poveri cronici e per i dementi tranquilli, l'uno e l'altro reclamati dall'intero comune di Colle Val d'Elsa e dai comuni limitrofi.

Prego il Governo di consentire che la Camera prenda in benevola considerazione questa mia proposta di legge.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole sottosegretario di Stato per le finanze.

CARBONI-BOJ, sottosegretario di Stato per le finanze. Con le consuete riserve, consento che anche questa proposta di legge sia presa in considerazione.

PRESIDENTE. Coloro i quali approvano che sia presa in considerazione la proposta di legge dell'onorevole Callaini, si alzino,

(È presa in considerazione).

Seguito della discussione del disegno di legge: Provvedimenti per le industrie marittime nei rapporti con l'economia nazionale.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione sul disegno di legge: Provvedimenti per le industrie marittime nei rapporti con l'economia nazionale.

Proseguendo nella discussione generale, ha facoltà di parlare l'onorevole Canepa.

CANEPA. Onorevoli colleghi, sarò molto breve perchè capisco che in quest'ora incalzante non è consentito di parlare se non ai maestri.

Io modestamente e semplicemente intendo di trattare di un solo punto della questione, del quale finora non è stata detta parola; voglio dire cioè dei rapporti della legge verso i lavoratori del mare.

Ma prima sento il dovere di esporre alcune idee di ordine generale, ed in primo luogo, di sfatare una leggenda, che non so come sia nata, ma pure abbastanza diffusa e creduta, la leggenda cioè che questo progetto costituisca un paese di Bengodi per la città di Genova.

Ora questo si sfata con due osservazioni di fatto assolutamente irrefutabili.

L'una è questa, che chi compari questo disegno di legge col precedente, vede che delle quattro linee sovvenzionate sopresse, ben tre avrebbero toccato la città di Genova, e cioè la linea Genova-Bombay, la Bombay-Singapore-Hong Kong, che è la continuazione della precedente e finalmente l'importantissima linea Genova-Centro America.

Se poi guardiamo alle linee mediterranee e del Mar Rosso, alle quali sono ristrette le sovvenzioni, vediamo che nessun miglioramento è stabilito per l'alto Tirreno e che anzi Genova è quella che perde di più tanto in modo assoluto quanto in modo relativo,

perchè perde la sua comunicazione col Mar Nero.

Ma, prescindendo da questo ed assurdo al sistema stesso delle sovvenzioni, io vi domando: a chi giovano le sovvenzioni? Giovano forse ai grandi porti? Alle città dove sono accumulati i grandi capitali? A quei centri dove naturalmente e necessariamente per ragioni geografiche affluiscono spontaneamente i navigli? Oppure giovano invece ai centri minori? A quelle città ed a quei porti i quali non ebbero una posizione geografica favorevole? (*Commenti*).

Ci fu una volta chi disse che la marina libera sarebbe stata possibile soltanto se l'Italia ad Oriente fosse finita a Livorno, intendendo con questo di dire che per la naturale posizione geografica il golfo di Genova e poi ancora Livorno potrebbero affrontare le lotte della marina libera, ciò che non potrebbero forse fare altri porti ed altre rade meno fortunate, meno agguerrite, meno forti.

E così siamo entrati nel vivo della questione, perchè anch'io ripeto quello che è stato detto da molti oratori, anch'io mi lagnano che mentre dall'onorevole Bettolo dovevamo aspettarci molta marina libera e poca marina sovvenzionata, viceversa ci troviamo ad avere molta marina sovvenzionata e poca marina libera. E domando: di chi è la colpa? Perchè è avvenuta questa evoluzione, non nelle idee, che credo siano sempre quelle, ma nei fatti per parte dell'onorevole Bettolo? (*Commenti*).

Uno degli oratori che mi hanno preceduto, mi pare l'onorevole De Viti De Marco, diceva che i grandi appetiti che si sono destati (e di cui avete avuta notizia per la grande quantità delle Commissioni che sono andate dal ministro e dalla Commissione parlamentare e per la quantità enorme di memoriali che avranno occupata l'attenzione di ciascuno di voi) diceva che questi appetiti sono stati destati dall'attuale progetto e pareva dire al Governo: a che vi lagnate, se siete voi che avete destate tante cupidigie? Vi lagnate, disse anche l'amico Bonomi, che le api vi punzecchino, voi che avete portato qui l'alveare.

Orbene, prima di tutto l'alveare è stato portato qui molto tempo innanzi, gli appetiti sono stati destati non da questo progetto, ma dal disegno di legge del 1908 e forse, prima ancora, dai lavori della Commissione reale. (*Commenti*).

Ho visto iscritto il mio conterraneo onorevole Agnesi, il quale, molto probabil-

mente, parlerà del porto di Oneglia. Io cito quel porto come un esempio: perchè *de te fabula narratur*, posso dire forse a qualunque altro piccolo porto. Oneglia, sotto il regime delle convenzioni (quelle che spirano a luglio) non aveva nessun approdo e viveva contenta e paga, e non per questo i suoi affari andavano male: venne la legge del 1908 (quella che non ha avuto effettuazione, perchè la Navigazione generale pretendeva quei tali 51 milioni) e d'improvviso si assegnano ad Oneglia come a Porto Maurizio tre approdi, nientemeno, di tre linee diverse.

La legge del 1908 non ha esecuzione. Viene il disegno Schanzer e riduce le tre linee a due, viene l'attuale progetto e riduce le due a una.

Ora capirete bene che una città che si era vista promettere con atto governativo tre linee e poi se le è viste ridurre a due e finalmente se le vede ridurre ad una, fa tutti gli sforzi, *unquibus et rostris*, perchè questa sia conservata, perchè almeno quest'ultima speranza non venga meno.

E quello che dicevo di Oneglia e di Porto Maurizio, si può dire di tanti altri porti dell'Italia nostra. Ed è questa la ragione per cui vediamo tutte quante le regioni marittime, tutti i piccoli paesi insorgere e chiedere qualche linea e qualche approdo.

Io non invidio i nostri egregi colleghi che fanno parte della Commissione parlamentare, perchè credo abbiano dato esempio di una pazienza ammirabile, ricevendo un numero enorme di delegati da ogni parte d'Italia tutti chiedenti qualche cosa.

Mi è stato detto che un nostro collega, parlando a favore della sua città, adduceva, a mo' d'esempio, per dimostrare l'utilità ed anche la necessità di un approdo, il caso di una sua fabbrica e diceva che, senza questo approdo, la sua fabbrica non avrebbe potuto svilupparsi. Vi fu uno della Commissione che gli disse: Viva la faccia vostra! tutti gli altri sono venuti qui in nome dell'Italia e voi invece siete venuto in nome della vostra fabbrica. Almeno siete sincero.

Voci: Chi è?

CANEPA. E tiro anche dei sassi nella mia piccionaia, perchè non ho potuto a meno di notare che i nostri giornali di parte avanzata hanno prodigato una quantità di articoli di fondo in favore della marina libera, conclamandola ad alta voce.

Ma dopo gli articoli di fondo, venivano poi gli echi delle provincie, venivano le corrispondenze a caratteri cubitali su tre colonne intitolati: « Il Paese contro le con-

venzioni». Ma se dal titolone scendete a leggere i particolari, vedete che questo paese contro le convenzioni non erano altro che tanti piccoli paesi i quali volevano la loro linea, il loro approdo, cioè la convenzione gonfia, iperbolizzata e portata ad una cifra tale che, se si dovessero accogliere tutte queste domande, si metterebbe in serio pericolo il bilancio.

Questa è la situazione che il Ministero ha trovata; situazione la quale ieri ci fu descritta dall'onorevole Zaccagnino, e sulla quale pertanto io non insisto ulteriormente.

Vedo qui il mio amico Nitti che si prepara a parlare. Certo, apprezzeremo tutti ampiamente il suo discorso, ed io che gli voglio bene gli auguro sinceramente che l'auspicio fattogli pochi giorni fa dall'onorevole Luzzatti, che lo preconizzava futuro prossimo ministro, si avveri. Gli auguro di passare da questo a quel banco, ma non prima che il terreno sia sbarazzato dalla questione delle convenzioni marittime; perchè, altrimenti, onorevole Nitti, con le vostre, che sono anche le mie, idee sulla marina libera, vi assicuro che nessuno vi salverà dal pungiglione di tutte quelle api e vespe, cioè dall'insorgere di tutte le popolazioni che desiderano le loro linee ed il loro approdo.

PALA. Questa è l'Italia.

CANEPA. Questa è la prima spiegazione della parte non buona del disegno di legge, cioè delle eccessive sovvenzioni; spiegazione che esclude la colpa del Ministero.

Ma c'è una concausa nella quale, invece, il Ministero non può dirsi immune da colpa. Alludo, cioè, al fatto che mi pare trapeli da tutte le righe del disegno di legge, da tutte le righe della relazione, che l'onorevole Bettolo, formulando il suo disegno di legge, si sia sentito in qualche modo vittima della situazione che ha trovato, in seguito alla indizione delle aste.

Non credo che mai il motto giuridico: *le mort saisit le vif*, abbia avuto un'applicazione più vera e più legittima. È il morto che ha sequestrato il vivo. Perchè l'onorevole Bettolo ha creduto d'essere legato ed impegnato dal fatto che il Ministero precedente aveva indetto le aste; che queste aste avevano trovato taluni concorrenti; che i concorrenti aspettavano che il Ministero presentasse il risultato alla Camera e che tale aspettazione fosse legittima per modo che, delusa, potesse aprire l'adito al risarcimento dei danni.

Ora io non so se questo giudizio sia stato

dato all'onorevole Bettolo dal giurista del Ministero, che tutti ammiriamo e che io specialmente ammiro, perchè è stato mio maestro; ma non parmi che la situazione potesse presentare veri e seri dubbi. Non mi par davvero che, pel fatto che il Ministero cessato si era impegnato a portare avanti alla Camera il risultato delle aste, il Ministero attuale fosse obbligato a fare la stessa cosa, sotto pena di mettere il paese in procinto di risarcire i danni. Non lo credo, per molte ragioni che non è forse qui il caso di svolgere; ma anche per la seguente.

In una seduta (non ricordo quale) del luglio scorso, fu presentato quel celebre ordine del giorno che venne votato ad unanimità dall'Assemblea, che in origine era composto di due parti e che diceva:

« L'Assemblea prende atto delle dichiarazioni del Governo (e le dichiarazioni erano che avrebbe indetto le aste), e sospende la presente discussione ».

Quest'ordine del giorno, a cui il Ministero rinunziò per la prima parte, fu messo in votazione soltanto per la seconda; perchè lo stesso attuale presidente del Consiglio, Sonnino, diceva: si noti ben chiaro che io voto l'ordinè del giorno; ma non riconosco affatto al Ministero il diritto di indire le aste; e non gli riconosco questo diritto, perchè esso non iscatuisce dalla discussione e, tanto meno, dalle votazioni che abbiamo fatto. Con queste dichiarazioni esplicite, fatte anzi in termini molto vivaci dall'onorevole Sonnino, e ripetute, su per giù, da molti altri oratori delle diverse opposizioni, si passò alla votazione unanime della sospensiva.

Ora, se il Ministero credette, per suo conto, rischio e pericolo, d'indire le aste, compiendo un atto che certo esorbitava dalle sue funzioni e che non poteva avere integrazione se non quando fosse stato fatto suo dalla Camera, è possibile credere che il Ministero impegnasse giuridicamente il paese, in modo, che, quando un Ministero nuovo, ad esso succeduto, non avesse più creduto di presentare alla Camera il risultato delle aste stesse, il paese avrebbe dovuto subire seriamente una lite, per risarcimento di danni?

Non so se sia vero quello che i giornali hanno detto: che il professore Scialoja, interrogato se fosse possibile che qualche giudice condannasse, in queste condizioni, lo Stato, rispondesse: che possibile sarebbe...

COLAJANNI. In Italia, tutto c'è da aspettarsi. (*Oh! oh! — Commenti*).

CANEPA. È quello che io dicevo.

Ed aggiungevo che, se le cose stavano come i giornali avevano detto, l'onorevole Scialoja non avrebbe fatto altro che quel che facciamo tutti noi avvocati, quando qualcuno ci domandi se sia possibile che il giudice lo condanni, perchè un altro pretenda che quegli abbia portato via il campanile del duomo! Diciamo: possibile è certo. Ma questa è la risposta prudenziale che ogni avvocato dà. Però, da questo a credere seriamente che lo Stato corresse un pericolo, ci corre gran tratto.

Quindi mi dolgo che sieno soverchie le concessioni fatte, e che sia soverchia la somma che spendiamo per le sovvenzioni fisse. E di questo mi dolgo, non tanto per una ragione la quale sarà prevalentemente e fortemente fatta valere dagli onorevoli Nitti e Pantano: cioè, che noi veniamo ad esser vittime d'un *trust*, d'un sindacato, di un polipo, il quale dissangua il paese.

L'onorevole Nitti stesso diceva bene nel luglio scorso: il capitalista è Proteo, anzi, disse, il capitalismo è Fregoli che ci appare in diverse forme, ma è sempre quello, e anche Piaggio dovrà inesorabilmente, diceva, cadere sotto la Navigazione Generale italiana, e la Banca commerciale, perchè ovunque andiate, dappertutto trovate Proteo, trovate Fregoli sotto una forma diversa, dappertutto la stessa potenza, lo stesso sindacato.

L'onorevole De Viti de Marco ieri l'altro riconosceva che è vano gridare contro il sindacato, perchè questo sindacato non è altro che un prodotto naturale, necessario dell'attuale fase capitalistica, contro il quale è inutile gridare tanto più che il *trust* assume carattere internazionale.

Se noi vogliamo liberarci da questo sindacato, non abbiamo che un mezzo solo: non fare convenzioni; fare come ha fatto, per esempio, la Spagna, che dà un premio a certe linee da chiunque siano percorse; seguire tanti e tanti altri sistemi che possono immaginarsi, ma non fare convenzioni. Il giorno in cui voi fate la convenzione, avete il *trust* davanti.

E non mi preoccupa neppure il sapere che in questo *trust* ci sia, come dicono, diverse forze straniere! Ho voluto vedere chi è a capo di questo istituto ed ho visto dei nomi di onorevoli senatori ed onorevoli deputati, non certo di questa parte della Camera, ed ho visto anche dei nomi stranieri. Ho consultato nei registri del tribu-

nale i risultati delle ultime assemblee ed ho visto che una larga parte di azioni figurano appartenere ad italiani. Ma non m'importa di questa forma; il capitalista è cosmopolita e va dove l'interesse lo spinge.

Quando in Germania pochi anni fa si scontava all'otto per cento, tutti i conti correnti delle Banche italiane sono andati ad Amburgo. E così, quando in Italia c'è stata una fruttuosa emissione di titoli, il capitale è venuto dalla Germania ed ha assunto quei titoli; titoli che ora non ha più, perchè quando sono stati bene alti, li ha venduti e ha intascato il denaro e se ne è andato in Germania. Sarebbe meglio che li avesse ancora!

Gli è che le condizioni fatte per le convenzioni a me pare che sieno onerose, ed è appunto perchè l'onorevole Bettò è stato in certo qual modo vittima di quelle aste che ha creduto di dover venire ad una transazione cogli aggiudicatari. Effetto di questo stato d'animo, di questa credenza non pure sua, ma di tutto il Ministero, è stato che le convenzioni siano effettivamente onerose. Sono onerose, perchè se voi le paragonate alle convenzioni attualmente vigenti con la Navigazione Generale, vedete che invece di diminuire, come sarebbe stato doveroso, le sovvenzioni si sono aumentate non lievemente e il pretesto addotto per giustificare quest'aumento non mi persuade affatto: il pretesto è che si è migliorato il materiale e si è migliorata anche la velocità. Ma non si deve dimenticare che il miglioramento della velocità e il miglioramento del materiale molte volte, invece di essere un peso, è un vantaggio per i capitalisti.

Abbiamo l'esempio classico, tipico della Navigazione Generale italiana, la quale, spontaneamente, senza che nemmeno glielo chiedessero, ha migliorato il materiale ed ha migliorato la velocità sulla linea Genova-Alessandria sulla quale già trae lucro cospicuo; ne ha migliorato il materiale ed ha migliorato la velocità più di quello che non obbligassero le aste antiche, più di quello che non obblighino le proposte convenzioni.

È da tenere presente inoltre il progresso tecnico che si è elaborato in tanti e tanti anni, progresso avvenuto nelle condizioni dell'industria in virtù delle quali una nave moderna, pur essendo più veloce, consuma e costa meno di quel che consumava e costava venti anni fa.

In secondo luogo bisogna considerare lo sviluppo del traffico. Perchè se si comprende una sovvenzione forte quando si comincia

il servizio e quando al periodo di inizio vi sono tutti i pesi, è da immaginarsi che di mano in mano che si va avanti i pesi stessi si alleggeriscano, e quindi l'esercente debba avere una spesa minore.

Finalmente una gran parte delle linee sovvenzionate sono battute dalla marina libera, e questo fatto è la prova eloquente della non necessità delle sovvenzioni.

Dico questo, per concludere che ora di molte linee sovvenzionate si sarebbe potuto fare a meno, e credo che si sarebbero potuti risparmiare dieci milioni all'anno i quali si sarebbero potuti attribuire alla marina libera.

Così ho dichiarato quale parte del progetto non mi piace e le ragioni per le quali non mi piace.

Ma per trattar del ben che vi trovai,
Dirò dell'altre cose ch'io v'ho scorte

come dice Dante. (*Interruzioni*).

NITTI. E rima con morte.

CANEPA. Benissimo. Se questo disegno di legge morrà, le cose che sto per dire gioveranno, spero, per quelli futuri.

Il pregio di gran lunga maggiore di questo disegno di legge, e quello per il quale merita davvero un encomio, nonostante tutti i suoi difetti, è la liberazione della marina dai cantieri. Questo il grande fatto, questa la pietra fondamentale dell'avvenire; queste le ragioni per cui le disposizioni attuali sulla marina sono immensamente migliori di tutti gli altri progetti Mirabello e Schanzer messi insieme.

La sola ragione, o per lo meno la ragione principalissima per la quale abbiamo speso mezzo miliardo nella marina senza ritrarne nessun vantaggio, anzi andando sempre indietro, è che siamo stati condannati a quello che ieri l'onorevole Teso chiamava matrimonio infernale, e che io chiamo il supplizio di Massenzio, di legare una cosa viva ad un corpo mezzo morto, di legare la marina che è tradizione nostra, che è nostra forza, per la quale avevamo i marinai, ed avevamo predisposto lo spirito pubblico, ad un albero di serra che si è voluto acclimatare fra noi. Quindi il mezzo miliardo che in tanti anni è andato alla marina, non è rimasto nelle mani dei marinai e degli esercenti la marina, ma piuttosto in mano dei costruttori e da questi è passato nelle mani dei siderurgici, se non si è dileguato nei meandri della Borsa.

Questo, onorevoli colleghi, non lo dico soltanto io, ma fu il voto più fervido che

il congresso dei commercianti ed industriali, tenuto l'anno scorso a Genova e presieduto dal collega nostro Candiani, faceva. Nella relazione approvata all'unanimità da quell'eminente congresso, che raccoglieva la parte più intelligente della borghesia italiana, è detto che « la ragione dell'insuccesso di tutte le leggi fatte sulla marina sta nell'aver creduto necessario all'incremento della marina mercantile la costruzione delle navi nello Stato, creando quel grosso equivoco che ha presieduto e presiede tuttora alla formazione delle leggi sulla marina; in forza del quale la sorte di una industria che aveva ed ha in sé i più grandi elementi di successo, siano legate ad industrie come la siderurgia e le costruzioni navali che, per quanto oggi sieno più progredite, si trovano in differenti condizioni di vita e di progresso ».

Abbiamo l'esempio della Germania, la quale oggi ha i suoi cantieri, ma per moltissimo tempo non ne ha avuti affatto. Abbiamo veduto la Germania mandare avanti la navigazione provvedendosi in Inghilterra.

Soltanto quando fu più forte e più preparata ad assumere il lavoro ha aperto i propri cantieri nazionali.

Che più? Abbiamo anche l'esempio luminosissimo della Norvegia la quale è relativamente il primo paese marinaro del mondo, e tiene anche assolutamente, per quanto piccolo, uno dei primi posti nell'industria marinara; or bene, ancora oggi la Norvegia per nove decimi provvede i suoi vapori ed i suoi bastimenti in Inghilterra.

Qualunque possano essere le sorti del disegno di legge che stiamo esaminando, vorrei porre come una pietra miliare del progresso legislativo nostro il concetto del divorzio proclamato in questo matrimonio d'inferno; è certo che, qualunque persona e qualunque partito vada al potere, non potranno d'ora innanzi presentare disegni di legge i quali tengano avvinta l'industria della navigazione all'industria delle costruzioni.

Un altro pregio del progetto è quello della brevità delle convenzioni.

La natura del paese che è marinaro, la rapidità dei progressi tecnici, l'aumento dei traffici e insieme l'imprevedibilità dell'avvenire, tutto questo fa sì che, se si deve ricorrere a delle convenzioni, occorre farle più brevi possibili perchè tanto più il male è breve e tanto minore è la perdita.

Un terzo pregio del disegno di legge io

riscontro in un istituto che è stato molto criticato e su cui non parlerò a lungo perchè debbo affrettarmi verso la questione speciale sulla quale desidero richiamare l'attenzione della Camera; questo terzo pregio consiste nel contributo di nolo.

Esso incontrerà forse difficoltà tecniche; sarà forse mal congegnato, specialmente per ciò che riguarda la non felicissima formazione del comitato del traffico, nel quale noto con meraviglia e con rammarico che mancano del tutto i rappresentanti delle industrie agricole del paese. I rappresentanti del Commercio, fra i quali è anche compresa la rappresentanza delle industrie, sono stati portati a cinque dalla Commissione, mentre erano soltanto tre nel disegno di legge ministeriale; nessuno però ha pensato ad introdurre nel Comitato un rappresentante dei comizi o dei consorzi agrari o delle future camere di agricoltura.

Dunque esistono diversi inconvenienti che spero, se si passerà alla discussione degli articoli, vengano dalla Camera emendati; ma intanto resta fermo il principio che non sia più possibile rinnovare lo scandalo, che si verificava una volta, di premiare navi che navigavano vuote; perchè ora non si premierà più la nave, ma si premierà il commercio, si premieranno l'importazione e l'esportazione, si premierà insomma il traffico.

Questa disposizione è una novità il cui pregio può essere valutato soltanto quando si rifletta che la marina mercantile ha certo un grande peso, ma non un eccessivo peso. Credete pure, onorevoli colleghi, che non sono molte centinaia di migliaia di uomini che vivono direttamente dall'industria marinara; se la marina fosse considerata per sé sola, essa non potrebbe avere sulle deliberazioni dell'Assemblea e specialmente sui bilanci dello Stato quell'importanza straordinaria che viceversa ha, e che ha unicamente in quanto è il tramite di tutte le altre industrie e specialmente della industria agricola e manifatturiera.

Se dunque partiamo da questo principio, troviamo che il concetto del contributo di nolo è veramente geniale, in quanto premia l'armatore che, invece di starsene neghittoso e di far muovere la sua barca vuota, va nei centri della produzione, cerca le merci che porta in lontani confini ed in questi lontani confini cerca altre merci da portare in Italia.

Se noi pensiamo che la fortuna del nostro paese è essenzialmente legata alla esportazio-

ne, perchè con essa può trovare un congruo e remunerativo collocamento; se noi pensiamo che bisogna uscire dalle vecchie e usate vie dell'Europa che ormai si chiude in un ambiente protezionista; se pensiamo a ciò che ci promette specialmente il Centro-America, nel quale ho più fiducia che nell'Estremo Oriente e nell'Australia; se pensiamo all'importanza di questi lontani mercati nei quali è posta la nostra salvezza, dobbiamo convenire che il concetto del contributo di nolo è veramente geniale, in quanto può spingere il produttore e l'armatore insieme, poichè l'uno e l'altro beneficieranno del contributo di nolo, a ribassare i prezzi. Si otterrà il beneficio che i noli saranno minori e la merce viaggerà di più, specialmente viaggerà in maggiore quantità di oggi su navi italiane. Se questo avverrà, l'idea del contributo di nolo, per imperfetta che sia, avrà il suo avvenire.

E vengo senz'altro a trattare una questione sulla quale, onorevoli colleghi, intendo richiamare specialmente la vostra attenzione, e cioè sui rapporti del progetto di legge coi lavoratori.

I lavoratori, nel progetto ministeriale, erano trattati in modo non equo, in quanto che un solo articolo li riguardava, e cioè quello, per il quale si sarebbe fatto una specie di capitolato, di progetto-tipo per l'arruolamento in base alle consuetudini vigenti. Voi sentite subito la iniquità di una tale disposizione, perchè, se ci sono dei lavoratori, che soffrono condizioni veramente inique, questi sono i lavoratori del mare e ciò per molte ragioni, ma specialmente per questa che, mentre i lavoratori delle officine si trovano legati l'uno all'altro, si trovano potentemente organizzati, e, mercè la forza della loro organizzazione, possono ottenere migliori condizioni di lavoro, i lavoratori del mare, dispersi per tutti gli oceani, non vedendosi fra loro se non raramente, vedendo sempre faccie diverse, non hanno quella forza di organizzazione, che è la grande arma per ottenere i miglioramenti.

Le condizioni dei lavoratori del mare, per la vita, che essi fanno, per i bugigattoli, in cui sono costretti di abitare, bugigattoli dove nessuna persona, che senta la dignità umana, vorrebbe penetrare neppure per un istante, per le condizioni di paga, per il mancato riposo, per tutta una serie di gravami, che pesa su loro, sono molto più deplorabili di quelle dei lavoratori della terra.

Orbene, nonostante questo, si voleva stabilire un contratto di arruolamento che avesse per base queste consuetudini; *quod deus avertat!* Ma i lavoratori sono venuti qui, e hanno presentato la questione alla Commissione. La Commissione, per vero dire, ha lievemente modificato il progetto governativo. Mi affretto a soggiungere che la sua modificazione non mi persuade.

All'articolo 44, il quale diceva che il contratto di arruolamento degli equipaggi dei piroscafi sovvenzionati sarà fatto in base ad un contratto tipo, secondo le consuetudini vigenti alla data di stipulazione delle convenzioni, la Commissione propone di sostituire: « In base ad un contratto tipo, tenuto conto delle consuetudini vigenti e delle mutate condizioni della vita di bordo ». Che cosa vuol dir questo? Di che cosa tenete conto? Delle mutate condizioni della vita di bordo; ma non è purtroppo mutata la vita! Sono mutate le altre condizioni, cioè i rapporti di equità tra uomo e uomo, per cui nel lavoratore riconosciamo il diritto ad avere un tenore di vita più elevato. È tutto l'ambiente esterno, che si è mutato. Ma a questo mutamento non corrisponde un mutamento nella vita della nave. Noi invece chiediamo che il mutamento avvenga, e che avvenga specialmente sulla nave sovvenzionata, su cui l'opera del Governo può avere influenza.

Non già perchè voi possiate supporre che vogliamo creare dei gruppi privilegiati, ma esclusivamente per questo, che una volta che un tenore di vita più umano ed elevato sarà introdotto sopra il naviglio sovvenzionato, questo, per la virtù del contagio, per la virtù della suggestione, si ripercuoterà anche sulle altre navi, e le condizioni di vita dei nostri marinai saranno migliorate.

Per gli operai dei cantieri la legge come provvede?

Tra parentesi mi sia lecito dire che questa legge provvede largamente ai cantieri, ed io non vengo qui a cantare la canzone liberista. Ammetto e riconosco la necessità che la legge ponga i cantieri in grado di sostenere la concorrenza di quelli esteri, perchè non si deve dimenticare che la nave armata all'estero con la sua brava bandiera italiana entra nei nostri porti e non paga dazio, mentre noi paghiamo il dazio sui materiali con i quali vogliamo costruire le nostre navi, e questo, insieme al maggior prezzo del carbone, al maggior prezzo del capitale, ed a tante altre ragioni che non

enumero, è il motivo per cui riconosco legittima la protezione, e coloro che vorrebbero balzare dal regime protezionista a quello libero scambista dovrebbero farsi carico dell'immenso disastro che sarebbe per la popolazione operaia la chiusura dei cantieri, che sono la forza della nostra industria. Ma se riconosco giusta questa protezione ai padroni di cantiere ritengo che non sia altrettanto giusto che resti tutta ad essi. Agli operai, senza i quali queste sonanti officine sarebbero ridotte al silenzio, che condizioni fate?

È un banchetto di cui restano appena per essi le misere briciole, perchè il progetto ministeriale, ed in questa parte la Commissione non ha portato la menoma modificazione, si limita a dire che i padroni dei cantieri dovranno assicurare gli operai alla Cassa nazionale di previdenza per una quota, vale a dire per sei franchi l'anno, cioè per una quota che non potrà ad essi, che sono sottoposti ad un lavoro duro, grave e penoso, dare che una vecchiaia di miseria.

Non una parola è detta pei lavoratori dei porti che chiedono di costituirsi in cooperative per il carico e lo scarico delle merci.

Il quarto ed ultimo luogo, per quanto riguarda il personale attualmente lavorante per la Navigazione generale italiana, e lo comprendo tutto, dagli alti impiegati agli ultimi mozzi e agli operai delle officine, anche per questi la Commissione, lo riconosco, ha lievemente migliorato la posizione che veniva loro fatta dal progetto ministeriale, ma, a mio modesto avviso, non ha ancora accolto come si converrebbe i desideri di questa gente, che oggi trepida per le sue sorti. Il capitale è tranquillo, la sua remunerazione l'avrà sempre, non altrettanto tranquillo è il personale, ed è bene che venga dal legislatore ad esso una parola di conforto e di assicurazione.

E per persuadervi che le domande di questi lavoratori non sono una cosa che possa minare l'industria o rovinare il capitalista, per persuadervi che essi sono nei limiti del giusto, dell'equo, dell'onesto e del temperato, io non ho che ricordarvi che essi domandano soltanto che la composizione degli equipaggi per le navi, in qualunque modo premiate o sovvenzionate, sia determinata da apposita tabella, stabilita da una Commissione arbitrale, e che il contratto di arruolamento, sia determinato su basi di equità.

Questi poveri lavoratori domandano che

ad essi sia fatto quel trattamento che fu riconosciuto giusto ed equo dal Consiglio superiore della marina mercantile, e credo che anche voi dovrete riconoscere che una domanda come questa dovrebbe essere accolta.

Tenuto conto delle condizioni economiche e di lavoro degli altri lavoratori, della disoccupazione periodica accidentale cui vanno soggetti, delle esigenze e della intensità del servizio di bordo, e di tutte le altre difficoltà che travagliano la loro vita, debbono essere accolte per essi tutte quelle domande che sono analoghe a quelle che riguardano le altre categorie dei lavoratori.

Ora, se noi passeremo alla discussione degli articoli, sarà cura dei miei amici e mia di proporre con emendamenti in aggiunta al disegno di legge qualche cosa che valga a soddisfare le giustissime esigenze di questi operai, i quali, come risulta anche da comunicazioni fatte recentemente alla estrema sinistra nella sua adunanza di questa mattina, sono veramente irritati dell'abbandono nel quale sono stati lasciati.

Ed io concludo sacrificando e rinunciando volentieri a qualsiasi apologia retorica del marinaio italiano, che è il rappresentante più eletto e più geniale della nostra stirpe.

Se io venissi qui a dirvi che cosa rappresenti e che cosa meriti il marinaio italiano, la mia parola potrebbe sembrare interessata, perchè io vivo in mezzo ai lavoratori del mare, ai quali ho dedicato la mia attività, ai quali ho consacrato la mia vita.

Io vi parlerò quindi con la parola dei commercianti e degli industriali, con la parola stessa del relatore del Congresso degli industriali e dei commercianti di tutta Italia tenutosi a Genova l'anno scorso. Dicevano quei signori, i quali certo non facevano soltanto della poesia, onorevoli colleghi, nè soltanto facevano dell'altruismo, ma pensavano anche ai loro benintesi interessi; dicevano quei signori:

« Nè le cure del legislatore dovrebbero fermarsi solo alle cose (vale a dire alle sovvenzioni, ai premi, al contributo, ecc...) ma dovrebbero estendersi alle persone, con una saggia protezione di quella legione di uomini, che sul bordo delle navi e giù nelle camere delle macchine, trascorrono la miglior parte della loro vita, lontani dalla patria, lontani dalla famiglia, esposti ad una serie infinita di pericoli, di sacrifici e di privazioni; e che, vecchi, logori, miseri,

ritornano alle loro case con una pensione irrisoria, e con la visione quindi di dover trascorrere stentatamente la vecchiaia ».

Verso questi uomini ruvidi e rozzi ma dall'animo gentile e generoso, ai quali la società affida la vita delle persone e gli averi per trasportarli al di là degli oceani, lo Stato ha un grande dovere: deve non solo proteggerli e migliorare le condizioni della loro vita a bordo delle navi; ma deve garantirli altresì dalle conseguenze delle disgrazie e degli infortuni, affinchè possano affrontare sereni e sicuri le dolorose vicende della navigazione. Deve provvedere inoltre alla loro vecchiaia, poichè è ben giusto che essi godano nella dolce armonia delle loro famiglie il meritato compenso di una vita di lavoro e di stenti... ».

Onorevole ministro, riconciliatevi, riconoscendo quanto di giusto è nelle loro domande, con questi uomini nei quali — è bene ripeterlo — sta la forza morale della nostra marina, la speranza del suo progresso e del suo avvenire; riconciliatevi coi lavoratori del mare; e siate persuaso che le loro energie, il loro buon volere, la loro attività, la loro cordialità (permettetemi anche di dire questa parola), tutte le loro buone qualità insomma, soffocano nelle vele della fortuna d'Italia meglio che tutti i patteggiamenti che potete fare coi capitalisti. (*Approvazioni — Congratulazioni*).

Presentazione di una relazione.

PRESIDENTE. L'onorevole Girardini ha facoltà di recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

GIRARDINI. A nome della Giunta generale del bilancio mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge « Modificazioni ai ruoli organici del personale del regio Istituto lombardo di scienze, lettere ed arti di Milano, e del regio Istituto veneto di scienze, lettere ed arti di Venezia ».

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

Si riprende la discussione del disegno di legge sui provvedimenti per le industrie marittime.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Nitti.

NITTI. (*Segni d'attenzione*). Onorevoli colleghi, io non farò un discorso stretta-

mente tecnico. Ho tanto parlato e scritto e vi ho tanto infastidito su questo argomento, che, se mi è consentito (siamo in tema di marina), io farò semplicemente delle impressioni di viaggio, umili *Reisebilder*, attraverso questo progetto; impressioni di viaggio in compagnia dell'onorevole Cassuto. (*Viva ilarità*).

Poichè se molte cose io non avevo compreso, molte cose l'onorevole Cassuto mi ha delucidate. Mentre la relazione dell'onorevole ministro era monca e quasi ruvida, la relazione dell'onorevole Cassuto è dolce e pindarica.

Io addirittura parlerei di Pindaro, se Pindaro non avesse fatto troppo l'apologia dei giuochi, ciò che ora potrebbe parere una irriverenza; vedrò, se mi sarà possibile paragonarlo in seguito a qualche altro lirico, dimenticando il grandissimo lirico greco... sempre per quella ragione dei giuochi, o ludi se meglio vi piace.

L'onorevole Cassuto è molto contento di questo progetto e parla degli entusiasmi che vibrano nella tolda della nave. Entusiasmo sin nella tolda? Forse voleva dire sopra la tolda, o sotto? Dentro la tolda soltanto qualche topo può essere entusiasta. (*Si ride*).

Ma come, ahimè!, questa discussione volge malinconica! Io non mi attendevo mai di udire discutere seriamente se il progetto attuale sia peggiore di quello dell'onorevole Schanzer. Ciò è superiore a ogni mia più esagerata previsione.

Come io fui fiero avversario di quel progetto allora, ed all'onorevole Schanzer, con cui non avevo nessuna ragione di personale rancore, feci aspre critiche senza però assumere mai ruvide forme, io non mi aspettavo proprio che adesso fossimo ridotti a questo punto, di discutere se siamo dinanzi ad un progetto migliore o peggiore.

Questione molto difficile, perchè anche l'onorevole Bonomi, oratore sottile ed elegante, lucido e terso nel pensiero e nella forma, quando ha fatto le vite parallele di Plutarco tra l'Eroe greco e l'Eroe romano, si è trovato imbarazzato a dire quale era il migliore e quale il peggiore. Strana situazione!

Questo disegno di legge, nella parte finanziaria pare scritto da un competente di tecnica navale e, nella parte navale, mi pare abbia avuto la collaborazione di qualche illustre finanziere.

Si è cercato di conciliare tutto, il vecchio e il nuovo, il bene e il male, e si è reso in tal

guisa cortese omaggio al nostro simpatico collega, onorevole Celesia.

Infatti egli fu il più strenuo difensore agli Uffici del progetto Schanzer, e riuscì eletto nel I Ufficio dopo aspro ballottaggio con l'onorevole Salandra.

Forse dunque, in omaggio al giovane sottosegretario di Stato, s'è cercato di mettere un po' d'accordo il vecchio e il nuovo.

Grande gentilezza di animi, grande mitezza di costumi parlamentari, per cui si ricongiungono gli uomini più diversi e le cose più opposte!

Tutti riconciliati, le vecchie idee abbandonate, il vecchio programma seppellito, e perfino le vecchie asprezze sopite!

Il Governo attuale ha dimenticato ciò che i suoi uomini dicevano nelle ore canicolari di luglio; ma ha dimenticato anche ciò che nel freddo dicembre veniva solennemente annunziato,

Io amo qualche volta la puntura di spillo dell'ironia, la puntura che non lascia traccia dolorosa; ma il mio amico onorevole Chimenti è più ruvido e più forte, un vero mastro d'ascia. (*Ilarità*). Or egli in dicembre menò colpi a dritta e a manca ed il capo melanconico dell'onorevole Schanzer, credo porti ancora le cicatrici di quella violenza. Or come si può ricongiungere il vecchio e il nuovo?

Vi è qualcuno che crede che questo disegno di legge segni un buon indirizzo? Io non so: ma non certo favorevole è l'onorevole Canepa. Ha trovato egli stesso molte cose cattive e poche buone.

In quanto all'onorevole Cassuto egli fa ipotesi, in via subordinata, al modo degli avvocati. Se per dannata ipotesi, egli pensa, si giungesse agli articoli, avverrebbe che... (*Si ride*).

Ma l'onorevole Canepa non crede nemmeno alla dannata ipotesi del passaggio agli articoli e voterà contro, come tutti noi di questa parte.

Fino ad ora, tranne un discorso dell'onorevole Zaccagnino, discorso capitato all'ultima ora, quasi tra cielo e terra, nessuno ha fatto una vera difesa del disegno di legge. La farà il ministro e noi lo applaudiremo, perchè quando egli parlerà ci ricorderemo che se egli non è un valente economista, è almeno un buon soldato; e non potendo applaudire l'economista, applaudiremo almeno il soldato.

Quali sono gli argomenti tecnici in favore di questo disegno di legge?

Finora qua dentro non se ne è detto

nessuno; ma pare che nei corridoi molti argomenti si dicano, e poichè oltre la Camera vi è l'anticamera, la quale è più fredda e più crudele nel giudicare, i ragionamenti che ho udito hanno una certa gravità.

Prima di tutto si dice che in favore di questo progetto vi è una ragione gravissima: la Camera è stanca. Ora domando: chi di voi si sente tanto stanco? (*Si ride*). Si ripete, che la Camera non vuole sentire parlar più di convenzioni. Ma fino ad ora nessuno ha confessato in quest'aula che non si voglia sentirne più parlare.

Noi vogliamo anzi sentirne parlare finchè non si trovi una buona soluzione. (*Approvazioni*). Dunque noi non siamo stanchi!

Ho sentito anche dire che è inutile discutere perchè quelli che sono fuori, quelli che sono lontani e a luglio spingevano alla lotta, ora si sono messi d'accordo. Allora, si obietta, perchè ve la pigliate calda quando fuori si sono messi d'accordo? Ma io domando a voi, che siete gente onesta, che avete la coscienza del vostro mandato, se questo vi pare un argomento forte. Gli interessati possono anche essersi messi d'accordo: e che importa?

Ho udito un altro ragionamento... non tecnico a favore del progetto, ed è questo: e chi viene dopo Sonnino? (*Commenti*).

Questa, ahimè! è la tecnica con cui in generale si discute delle convenzioni. (*Commenti*). Ma io vi dico: noi non abbiamo fatto questo ragionamento verso un uomo che rispettiamo, come l'onorevole Giolitti, non abbiamo detto: chi verrà dopo Giolitti? Che importa a noi chi verrà dopo Sonnino? La successione è piuttosto indifferente e, pur avendo per l'onorevole Sonnino una grande deferenza, non crediamo che questo sia il modo con cui il problema debba essere messo.

In fine ho udito un'altra difesa: non è tecnica, ma pare convincente. Si dice che i liguri sono favorevoli. Veramente non tutti sono favorevoli: ma se anche fossero?

Se la Liguria è una parte molto attiva, molta ardita, molto bella di Italia, non è poi tutta l'Italia.

Se vi sono interessi soddisfatti in Liguria, vi sono anche popolazioni che giudicano con serenità e con giustizia. Nel resto gli stessi liguri sono discordi, tanto che ieri udimmo una voce onesta protestare contro queste concessioni.

Non so se sia presente l'onorevole Cavagnari, ma bisogna che io renda pubblico attestato di omaggio alla sua virtù: egli ha

dato prova, quando altri che dice più avanzato di idee, si preoccupa di piccoli interessi, di saper sacrificare ai grandi interessi nazionali, le esigenze di persone e di parte. L'onorevole Cavagnari ha fatto un discorso nobile e onesto e mi duole che non abbia prodotto l'impressione che doveva. L'onorevole Cavagnari cita troppo Orazio, Virgilio, Persio. (*Si ride*). Può farne a meno qualche volta. Ma è confortante vedere un uomo probo ed onesto parlare da galantuomo. Egli che è presidente del Consiglio provinciale di Genova ci ha dato prova di rettitudine severa e sincera. Non ha discusso se la Liguria abbia un maggiore o minor numero di linee; egli ha detto: questo è un cattivo progetto. Consentite a noi, che diciamo tante volte male di noi stessi (anche io qualche volta ne dico), (*ilarità*) consentite che renda omaggio alla probità di questo vecchio... (*ilarità*). Voleva dire: renda omaggio alla probità di questo vecchio parlamentare. (*Oh! oh! — Ilarità*).

L'onorevole Canepa ha fatto un discorso molto interessante, ed io lo ringrazio delle cose gentili che ha detto di me preconizzando di risolvere io stesso dal banco del Governo queste più ardenti questioni. Io lo ringrazio della sua cortesia, ma a me basta una cosa sola ed è sapermi opporre al male.

Ben so io che la mia azione parlamentare deve urtare una serie d'interessi. Non però io muto, e come nel passato luglio non ho temuto la lotta e non ho evitato le amarezze, ritorno oggi al mio posto e non temo nè meno le insidie di oggi. Come dissi, la verità la dirò ancora se pure deva costarmi un intimo dolore. È questo il miglior modo di arrivare?

Ammiratore sincero di Bettòlo e di Sonnino, mi auguro che questo disegno di legge sia respinto, soprattutto in omaggio ad essi.

L'onorevole Sonnino, con il consenso e forse per desiderio dell'onorevole Bettòlo, gli ha reso il peggiore servizio che si possa rendere ad un uomo del valore dell'onorevole Bettòlo, col passaggio dei servizi commerciali e postali (non so poi perchè anche i postali) e la cosiddetta unione di tutti i servizi marittimi alla marina da guerra. Non si poteva concepire niente di peggio, niente di più caotico e di più dannoso.

Non vi è nulla di più incivile dei militari che si occupano delle cose civili, anche quando sono di grande valore.

Quando noi pensiamo al capo dell'esercito o della flotta in un'ora difficile, vogliamo pensare a un uomo superiore in cui

vibri l'anima della nazione: egli rappresenta i nostri ideali e le nostre speranze e deve condurre i nostri figli alla vittoria e forse alla morte. Quell'uomo deve essere sacro a noi. E voi, onorevole ammiraglio Bettòlo, voi e i vostri successori dovete discutere, voi ed essi, di linee postali e commerciali, di tariffe, di polizze di carico, di contributi di nolo, ecc.

Concepite voi l'ammiraglio Togo che si occupi di queste cose?

Nella situazione non facile della politica estera dell'Italia, voi, onorevole Bettòlo, riunite tutte le funzioni più delicate, siete ministro della marina e il capo dello stato maggiore nello stesso tempo.

Noi sappiamo la vostra dottrina e la vostra intelligenza, sappiamo che vi occupate di tante cose. Ma credete che ciò sia senza danno? Credete che vi vediamo senza pena discutere qui di cose commerciali? Quale triste servizio vi hanno reso i vostri amici!

Non fu per semplice ragione di convenienza parlamentare che quando si presentò il Ministero Sonnino io combattei il primo giorno, ciò che mi parve errore gravissimo, il passaggio della marina mercantile alla marina da guerra. È errore che abbiamo preso dalla Spagna, poichè è solo la Spagna che ha esato simile stranezza. Nessun altro paese, nè l'Inghilterra, nè la Francia, nè la Germania, ha pensato a una simile stranezza. Farebbe ridere chi proponesse in Inghilterra di affidare gli affari commerciali alla marina da guerra! Quale posizione, onorevole ammiraglio, avete creato a voi stesso e quale più penosa ai vostri successori, che dovranno occuparsi di cose di cui non s'intenderanno! Quale triste situazione avete creato a voi, che eravate così fra noi amato ed anche da questa parte avete tante simpatie!

Io spero che nell'errore almeno vi sia un limite e questo disegno di legge non sia mai approvato. E ciò anche nell'interesse dell'onorevole Sonnino, che rischia di sciupare la sua situazione. Se mi consentite parlerò con le parole dell'onorevole Sonnino e concepirò come l'onorevole Bettòlo e vi dimostrerò che il disegno di legge che discutiamo va respinto.

Nè i miei onorevoli amici Sonnino e Bettòlo potranno essere amari con me, ora che io sono ciò ch'essi furono, difendo ciò che essi difesero e lotto per ciò per cui essi lottarono. Piuttosto devono sentire la tristezza di trovarsi lontani da me.

L'onorevole Sonnino, nel luglio scorso, fu aspro, se non nella forma, nel contenuto.

Ora egli propone le stesse cose che biasimò. Non so ciò che dirà l'onorevole Schanzer, non so. Ma io non intendo come coloro che volevano le convenzioni di luglio, possano onestamente votare le proposte attuali. Nel luglio l'onorevole Sonnino fu esplicito. Egli disse: non bisogna farsi ricattare. Usò proprio questa parola dura e un po' antipatica. (Vi sono certe parole che è meglio non pronunziare, perchè poi ritornano alla memoria!)

L'onorevole Sonnino disse ancora: ora che abbiamo assicurato le comunicazioni con le isole maggiori, non preoccupiamoci di nulla, poichè non abbiamo nulla a temere. Non concepisco troppo audacemente quando spero che l'onorevole Sonnino si ricorderà ora delle sue parole. Noi dunque non abbiamo niente a temere!

L'onorevole Bettòlo da parte sua disse: io rimango fedele ai miei principi. Non so perchè sentì il bisogno di fare quella dichiarazione di fedeltà. Ma forse alle donne si giura la fedeltà quando proprio comincia la stanchezza, che prelude l'abbandono. L'articolo dell'onorevole Bettòlo era del 1903; vi poteva mancare la prescrizione quinquennale; ma adesso quella prescrizione è interrotta. E quale si può invocare? Nella procedura civile dobbiamo andare alle prescrizioni brevi, come quelle per gli albergatori o per gli osti? (*Si ride*) Ma anche le prescrizioni più brevi non possono essere forse invocate.

L'onorevole Bettòlo ha anche troppo recentemente invocata una incrollabile fedeltà a quei principi che ha fatti crollare.

L'onorevole Sonnino diceva dunque che noi non abbiamo nulla a temere (fissiamo bene questo concetto, perchè io ci tornerò ancora su) perchè quando lo Stato ha assicurato le comunicazioni con le isole maggiori, non deve preoccuparsi.

Per quanto riguarda le isole minori è facile cosa provvedere e si può senza difficoltà.

L'onorevole Bettòlo da parte sua, tirato in campo da me, aggiunse alcune parole che voglio leggere adesso. Egli, dopo aver detto che in passato le sue idee non poterono avere alcuna fortuna, aggiunse « come non spero che la possano avere nè oggi nè a breve scadenza ». (*Si ride — Commenti*).

Onorevole Bettòlo, lei era allora profeta! difatti le sue idee non hanno avuta fortuna. Ma la cosa più strana è che non l'abbiano avuta proprio per il fatto che lei è diventato ministro. Ciò è quasi nuovo. Poi-

chè si potea bene da lei non confermare, solennemente, le idee del passato. Ma perchè abbandonarle quando è andato al Governo? Noi vedevamo in lei un probabile presidente del Consiglio, lei ha voluto ridurre la sua fortuna politica e insieme rinunciare alle sue idee.

Confermando la nostra tesi che le convenzioni non sono una necessità, l'onorevole Bettolo disse che dopo tutto non c'era molto da preoccuparsi.

L'onorevole Schanzer si preoccupava troppo ma l'onorevole Bettolo, esperto nelle cifre, asseriva che sopra diciotto milioni di tonnellate di merci appena un milione e mezzo di tonnellate vengono trasportate dalla marina sovvenzionata.

Quindi non solo nulla v'era da temere, ma nè meno da preoccuparsi.

L'onorevole Bettolo affermava che le sue convinzioni non erano mutate, perchè, egli diceva, queste convinzioni son frutto di studio; ed aggiungeva questa frase testuale: « nessuna ragione quindi potrebbe cambiarle ».

Se non poteva cambiarle la ragione, che cosa le ha mutate ora? le ha mutate la convenienza di Governo? l'ambiente? la preoccupazione?

È una ricerca non indiscreta, se l'onorevole Bettolo consente, perchè sono cambiate? I nostri antichi dicevano che la storia è la maestra della vita. Non vorrei che l'onorevole Sonnino e l'onorevole Bettolo dicessero in questa occasione che la storia serve piuttosto ad avvelenare la vita. Rénan ha scritto che la vita praticamente è fatta di dimenticanze. Come in certe occasioni è dolce dimenticare e sopra tutto far dimenticare!

Cerchiamo dunque di dimenticare e piuttosto che fare la storia degli uomini, facciamo la storia, come direbbe l'onorevole Sonnino, delle cose.

Dunque vediamo le cose come sono andate, e ricordiamo le cinque fasi, traverso cui noi siamo giunti fin qui.

Prima fase: la legge del 1908. Quella legge era inapplicabile, ed allora io rimasi anche solo a battermi contro di essa (mi è capitato tante volte di rimaner solo prima e di aver ragione dopo!) Su questo punto l'onorevole Schanzer ha torto, perchè contribuì a fare una legge che si sapeva in gran parte non applicabile. Ed allora fu che si entrò nella seconda fase: le trattative private. Un sindacato, un gruppo, come si diceva, fece delle offerte, o per meglio

dire non fece delle vere offerte, ma indicò tre prezzi successivi; tre prezzi che parvero enormi, tanto che il Governo fece un comunicato un po' troppo vibrante; ed allora venne fuori il krumiro, come diceva il collega Bonomi; il krumiro che guastò la situazione. Si presentò sulla scena il senatore Piaggio come salvatore. (Interruzioni) Fu la terza fase.

Ho udito dietro di me: altro che krumiro!... E sia! Io in luglio l'ho combattuto rudemente con quanti argomenti potevo.

L'onorevole De Felice, che credo mi abbia interrotto, sa anzi che fui proprio io a far l'anatomia della situazione creata dal Lloyd italiano. Come combattemmo allora combattiamo ora gli avversari.

Nella terza fase dunque, il krumiro esagerò i pericoli, ne credè forse degli immaginari, volle fare un servizio alla patria senza per questo dimenticare sè stesso.

I krumiri bisogna pagarli troppo e producono troppo poco, direbbe l'onorevole Bonomi. Il krumiro chiedeva troppo; anzi perdetta la misura nel chiedere. Così la reazione fu viva; chi troppo vuole... con quel che segue.

Il Lloyd italiano, dunque, pretendeva troppo; non era solo la somma delle sovvenzioni che ci spaventava. Ma ciò che a noi pareva grave era la natura del contratto.

La Navigazione generale subì il krumiro ma si vendicò a sua volta, vendendo a troppo alto prezzo quei vapori di cui tanto allora si discusse.

Questa fu la genesi del « meccanismo Schanzer ». Debbo dire che l'onorevole Schanzer fu vittima di parecchie cose: della sua inesperienza, delle pressioni dell'ambiente e soprattutto del fatto che egli, come molti altri, credeva che, se non si approvavano le convenzioni proprio per quel giorno, per quella data, il paese andava in rovina. Credo che l'onorevole Schanzer abbia ora cambiato opinione. Ma allora era sotto quest'incubo e si è sbagliato anche nel metodo. Anzi troppi errori di metodo commise e li ha scontati. Nell'ardere della lotta forse, non personalmente, ma i suoi amici, quando si combatteva tutta quella materia grigia che si era formata, dicevano che noi avversari facevamo, sia pure inconsciamente, gl'interessi della Banca commerciale.

Si ripeteva dunque, a giustificazione del meccanismo Schanzer, che si voleva reagire alla Banca commerciale, cioè a un grande sindacato in gran parte straniero, e a cui si

contrapponeva il capitale patriottico, cioè il senatore Piaggio.

Ben aveva ragione il collega Canepa quando diceva testè di non credere al capitale patriottico. Nè meno io ci credo. Il capitale non è nè patriottico nè antipatriottico.

L'onorevole Sonnino pare sia di diversa opinione, perchè poco tempo fa parlava della benemerita industria saccarifera, io sorridevo dentro di me e dicevo: vi sono in questa materia dei benemeriti? o vi sono delle persone che vogliono fare degli affari? La verità è che capitalisti patriottici non esistono o sono aberrazioni. Ognuno vuol guadagnare il massimo che gli è possibile, ed è un abile capitalista colui che onestamente guadagna più che può. Quindi il senatore Piaggio ed il suo gruppo e gli avversari del senatore Piaggio, di fronte a noi, si devono presentare nello stesso modo: come persone, cioè, odenti che desiderano di realizzare il massimo vantaggio possibile ed a cui siamo disposti a dare il minimo di danaro possibile. Il capitalista patriottico è un essere ridicolo, una specie di leone morfinitizzato, (*Si ride*) non serve a niente, non è buono nè alla produzione, nè alla politica. (*Bene!*)

In questa materia bisogna dunque trattare con criteri mercantili; lo Stato non deve nulla guadagnare da illusioni di questa natura!

Si diceva in luglio che la Banca commerciale è tedesca e che la maggioranza del Consiglio d'amministrazione della Banca stessa è straniera; e si aggiungeva che per patriottismo bisognava ricorrere al *Lloyd Italiano*. Non dimentichiamo quella fase di errori. È strano che alcune cose si siano potute dire! Noi amiamo la patria; ma se la rendita giapponese, in questo momento, fosse un buon affare, se la rendita russa fosse conveniente ed avessimo danari da investire, forse che non compreremo quelle rendite pel solo gusto di render più felice l'onorevole Luzzatti, che è veramente assai felice quando vede salire la rendita italiana a corsi molto alti? (*ilarità*).

Tutta roba da museo archeologico. Ognuno, in materia commerciale, fa e deve fare ciò che gli è conveniente.

Il meccanismo Schanzer nacque da un errore, fu allevato sotto la pressione di una necessità inesistente, ebbe il veleno del capitalismo patriottico. La terza fase si chiuse come ricordate tutti.

Venne la valanga... L'onorevole Giolitti rimase perplesso; e noi ricordiamo ancora

la sua fisionomia da uomo meravigliato. Egli che credeva di dover risolvere tutto in pochi giorni nella forma più semplice e più facile, vide naufragare il suo disegno, e vide quasi in pericolo la sua fortuna politica. Ma poiché egli è uomo di garbo e ha tatto ed acume, capì che occorreva mutare rotta.

Si giunse, così, alla quarta fase: le aste. Una fase poco felice: perchè fu messo all'asta pubblica un errore. (*Commenti*).

Quali risultati si potevano ottenere, date le premesse a voi note? Il senatore Piaggio, che aveva funzionato da *krumiro*, aveva dichiarato che non concorreva. Ed allora chi doveva concorrere?

Parliamo molto lealmente; diciamo i nomi (le cose: direbbe l'onorevole Sonnino, non i nomi). Dovevano concorrere avversari di Piaggio; occorreva una grande sapienza per profetizzare il risultato? È storia quasi antica, ricordo di cose morte, rimembranze di passioni spente. Se ne può parlare quasi con la stessa serenità con cui parleremmo di qualcuna delle spedizioni di Mitridate, o delle avventure di Giugurta.

Ma pure vi sono alcuni punti che andrebbero illustrati, perchè così per il modo come le aste furono preparate, come per il risultato che diedero, vi sarebbe materia di studio.

Le aste furono presentate alla Camera sotto la forma di « emendamenti »; ma poi la discussione agli Uffici della così detta riforma finanziaria le travolse insieme al Ministero Giolitti e si giunse così alla quinta fase.

Veniamo dunque alla quinta fase che prende nome dall'onorevole Bettolo.

Evidentemente il mio onorevole amico non pensava di tornar ministro così presto. A luglio aveva confermato una per una le sue idee, e aveva detto che nessuna ragione poteva smuoverlo da quella che era la sua strada.

Le sue idee, egli diceva fieramente, venivano dallo studio profondo dell'argomento; sarebbe stato immobile nel sostenerle. E perchè si è mosso allora? (*Bene!*)

E veniamo al disegno di legge Bettolo. Se, per dannata ipotesi, come direbbe il collega Cassuto, (*ilarità*) si passasse alla discussione degli articoli (io non ci credo), noi faremmo un esame tecnico, articolo per articolo.

La lunga teoria di cifre che vi ho ora risparmiato, vi dovrei allora allineare inesorabilmente. Io dovrei giustificare perchè contrario in luglio sono più contrario ora.

Voi mi avete detto che nessuno è stanco e in materia simile la stanchezza non è consentita.

Parleremo anche di cifre, se pure l'esposizione sarà noiosa: ma le cifre avranno il crudo linguaggio della realtà.

Il fatto più grave è che tutto insieme, pei cantieri, per le sovvenzioni fisse, pei così detti contributi di nolo, si vogliono spendere oltre 30 milioni all'anno. Ciò è enorme, quasi inaudito, e proporzionalmente ai capitali impiegati, è cosa senza esempio in alcun paese del mondo.

Chi vota forme simili di protezione non ha più diritto di scandalizzarsi di nulla e tanto meno può dolersi di quelle forme di protezione agraria, che sono in paragone una ben mite cosa!

Adesso, quando udrò qualcuno di questi amici del mare che parla contro il dazio sul grano, gli dirò che non è uomo onesto, perchè quando si adoperano queste forme così stravaganti di protezione non vi è nessun diritto di parlare del dazio sul grano, che interessa non soltanto i latifondisti ma una massa enorme di piccoli produttori.

La somma che si vuol spendere è dunque veramente enorme e sproporzionata.

Dice l'onorevole Cassuto, che noi prepariamo la fortuna dei nostri successori immediati, e forse di noi stessi.

Di quali successori? Di quelli forse che vedranno il demanio forestale dell'onorevole Luzzatti? (*Si ride*). Di quelli che riposeranno sotto il castagno demaniale l'anima forestale? (*Ilarità vivissima*).

La felicità sia, secondo il vostro augurio, nella terra e nel mare!

Se passeremo *quod Deus avertat!*... agli articoli, io vi dimostrerò come si spenda troppo. Si spende enormemente e contrariamente, onorevole Bettolo, alle sue idee, perchè in quel tale articolo del 1° aprile 1903, pubblicato nella *Nuova Antologia*, Ella, onorevole Bettolo, fissava la somma necessaria per le sovvenzioni fisse in 5 milioni. Stabilite le sovvenzioni fisse doveano nel suo concetto (sono presso a poco le sue parole) essere limitate ai servizi di carattere postale, alle comunicazioni con la Colonia Eritrea, a profittevoli rapporti con le prossime coste dell'Albania e dell'Epiro e a servizi sufficientemente intensivi con la Turchia, la Tripolitania, l'Egitto e le isole di Malta e Creta. Questo era il suo pensiero e tutto ora ha dimenticato.

Ella mi dirà che è fra una duplice pressione: il mondo marittimo-bancario e il na-

scere o il rinascere di tutti gli appetiti locali, con cui per necessità bisogna trattare. Più un Governo non ha la forza di resistere e più deve concedere, e più i Governi sono deboli e più costano.

Voi non avete maggioranza, non potete resistere, siete un Governo senza base parlamentare; avete dovuto alleggerire la nave e buttare a mare molta parte del carico. (*Vivissima ilarità — Applausi*).

I cinque milioni sono cresciuti in una forma che non è assolutamente possibile concepire. E così, onorevole ministro, ella ha abbandonate le sue idee più care, ha abbandonato quello che era il suo programma fondamentale.

È la debolezza fondamentale del Ministero che non può e non tenta. L'onorevole Sonnino ha, egli dice, il programma delle cose; l'uomo è nulla, e la cosa è tutto. Ma quando questo Ministero giunge ad affermare la cosa... non osa, ed allora si strugge in solitudine, e si logora. La impresa è solo nell'ideazione; ma non si compie se non in solitudine penosa e piacevole o penosa e piacevole insieme.

Le Convenzioni marittime vere e proprie noi discuteremo punto per punto; erano nel progetto Schanzer previste in 19,778,850 lire; l'aggiudicazione fu in base alle aste di 18,751,585 lire. Naturalmente bisogna tener conto della diversa natura del contratto.

Ma il punto più grave non è la spesa, che pure è gravissima.

L'onorevole Bettolo non chiede a noi di esaminare delle convenzioni, ma di essere autorizzato a farne. Logicamente si può seguire due vie. O come nella legge del 1908 fissare i principi e riserbarsi poi di presentare i contratti al Parlamento, o addirittura presentare senz'altro dei contratti da approvare o da respingere. L'onorevole Bettolo usa procedimento del tutto nuovo.

Quando l'onorevole Giolitti, che pure ebbe tutta l'amarezza della discussione di luglio (io suppongo che molto abbia dovuto soffrirne!) si presentò a noi, ci sottopose contratti; ci disse lealmente con chi aveva trattato e che cosa aveva trattato. Voi non ci dite niente: voi volete essere autorizzato a fare dei contratti con chi vi piace, come vi piace; un vero mandato *cui volēs*.

Ma l'onorevole Cassuto con elegante eufemismo dice: queste sono particolarità di poca importanza. (*Si ride*).

Egli crede che sia quasi illecito per noi sapere con chi si tratta. Che ne volete sapere? Che petulante curiosità è questa?

Ora permettete che io renda giustizia all'onorevole Giolitti: gliela voglio rendere io che gli ho votato sempre contro, io che sono stato nella lotta delle convenzioni uno dei più fieri contro di lui, permettete che gli renda giustizia adesso. Se egli, dato l'immenso potere di cui disponeva in giugno, avesse presentato non già dei contratti in cui tutto era detto, tutto indicato, tutto precisato, in cui vi erano dei capitoli, ma soltanto poche proposizioni semplici come queste di Bettolo e si fosse riserbato di trattare liberamente come voleva e di fare quello che voleva, credete che noi avremmo respinto il contratto di Piaggio? Credete che saremmo riusciti a respingerlo? Noi abbiamo potuto discutere anche la persona del senatore Piaggio: l'onorevole De Felice affilava tutte le sue armi contro « il krumiro », e noi sapevamo chi egli era e che cosa voleva.

Io lodo dunque da onesto avversario l'atto di sincerità politica dell'onorevole Giolitti. Egli ci presentò il contratto, e noi eravamo liberi di modificarlo, non già soltanto di approvarlo o di respingerlo, e tanto meno di dare soltanto un *bill* d'indennità preliminare. Questa è la prima volta che si vede in un Parlamento delegare in questa materia la funzione del potere legislativo ai ministri. (*Bene! Bravo! — Commenti*). È fatto nuovo e grave e senza precedenti.

Pare che l'onorevole ministro tratti questi imprenditori del mare come Lohengrin: Non mi chiedere il nome! La domanda stessa è fatale! (*Si ride — Bene! — Commenti*).

Chi sono le persone che hanno formato questa nuova società nazionale? In che condizioni, in che proporzioni? Onorevole ministro, io vi chiedo lealmente: in questi giorni, prima di passare agli articoli voi avete il dovere di presentarci tutto quel che riguarda questa materia, di presentarci tutti i compromessi e gli accordi che avete firmati. Qui non si tratta di accordi diplomatici. Nulla è segreto e nulla deve essere segreto. Voi ci dovete presentare questi contratti, tal quale come ha fatto l'onorevole Giolitti che pure noi abbiamo combattuto. Voi dovete dunque presentare i contratti a noi, e noi dobbiamo sapere gli uomini e le cose.

Nel luglio scorso l'onorevole Schanzer, che non fu in alcune espressioni molto felice, parlava degli aggiudicatari delle aste, che pare formino la base della nuova società, e li chiamava *quei signori* (forse in ricordo di *quelle signore*.. (*Vivissima ilarità*). Era una reminiscenza solo letteraria, s'intende! (*Ila-*

rità). E adesso chi sono quei signori? Per quanto sono interessati? a quali condizioni? In luglio abbiamo discusso tutto, i tedeschi, il capitale straniero, i « krumiri ». Adesso voi ci chiedete un *bill* d'indennità preventivo, un'autorizzazione a far tutto. Onorevole ammiraglio, voi siete un uomo superiore, io riconosco ciò senza ombra di ironia, (l'ironia sarebbe in questo caso volgare) ma avete voi il diritto di imporre fiducia piena su questo punto? Noi vi riconosciamo una grande competenza come militare, ma una assoluta incompetenza in materia finanziaria. (E questa è la più grande lode che vi possiamo fare nella discussione presente!)

Riconosciamo la vostra incompetenza come commerciante, vi facciamo onore come soldato. (*Ilarità — Commenti*).

Mancano nel vostro disegno tutti i capitoli, i contratti, i documenti; voi volete essere autorizzato a fare e a non fare, con chi e come vi piace; voi volete tale cosa che solo la vostra incompetenza in materia finanziaria può giustificare l'enormità della richiesta.

Negli articoli 71 e 72 del disegno di legge vi sono disposizioni che giudico assolutamente strane, e su cui nessuna risposta può essere esauriente. Voi potete, onorevole ministro, avere l'ingegno di Aristotile, ma vi è qualche cosa che è più forte di voi e che si chiama la realtà.

Nell'articolo 71 voi dite che i concessionari dei servizi marittimi sovvenzionati (è un punto questo su cui tornerò frequentemente se, per dannata ipotesi, si arriverà agli articoli) hanno facoltà di emettere obbligazioni al portatore o nominative per un ammontare non eccedente il doppio del capitale versato: e ciò in deroga delle leggi vigenti.

Questa disposizione è poi aggravata da ciò che è detto nell'articolo successivo dove si stabilisce nientemeno che, a deroga di qualsiasi contraria disposizione, le azioni dei concessionari, dal giorno in cui siano interamente liberate, sono ammesse alla quotazione nelle borse in cui si contrattano valori pubblici.

Dunque si tratta di un artificio finanziario aggravato da un artificio di borsa.

Non vi sembri illegittima la mia sorpresa.

So ciò che voi volete dire, che cioè v'era qualche cosa di molto analogo in quel non fortunato disegno di legge dell'onorevole Schanzer. Ma questa non è risposta.

L'onorevole Schanzer allora ci presentava il disegno, sia pure non felice, di una impresa

quasi pubblica; v'era lo Stato che partecipava agli utili e quindi si poteva ben consentire dai fautori del sistema (non io certo fra essi) che lo Stato partecipante volesse diminuire il capitale dell'impresa, appunto per il suo carattere semi-pubblico.

Ma guardate ora a quali conseguenze assurde andiamo. Noi concediamo, in deroga al codice di commercio ed a tutte le leggi vigenti, ad una Società, supponiamo con venti milioni di capitale, il diritto di emettere quaranta milioni di obbligazioni.

Voi mi dite: che c'è di male? Saranno pagate sulle sovvenzioni. Allora queste sovvenzioni vi danno quasi la certezza di pagare quaranta milioni di obbligazioni. Mi direte che è lo stesso, perchè l'ammortizzamento del capitale si compirà diversamente.

Date queste premesse strane, a quali conseguenze si può mai giungere! Si può arrivare a dire che il capitale è inutile e le azioni possono essere sostituite dalle obbligazioni.

Ragioniamo un poco, come dicono i matematici, *per absurdum*.

Mi dispiace che non sia presente l'onorevole Abignente; egli meditò per cinque mesi un discorso, che poi improvvisò nel dicembre scorso (*Ilarità*) per confutare alcuni punti del mio discorso di luglio.

Ora mi manca l'occasione di rispondergli. L'onorevole Abignente credette di prendere con ironia quanto io aveva detto; ma io aveva detto sul serio.

Io vi dico: supponete che l'onorevole De Felice, l'onorevole Turati, io e qualche altro ci uniamo ed anche, senza essere ricchi, col prestito di qualche amico riuniamo diecimila lire. Voi date a noi i servizi marittimi sovvenzionati (*Commenti — Si ride*) con diritto di emettere obbligazioni. Voi ci concedete i servizi marittimi e ci date il diritto di emettere obbligazioni per 60 milioni di lire...

SONNINO SIDNEY, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. No, soltanto per ventimila lire se ne avete messe insieme diecimila. (*Commenti — Approvazioni anche dal banco dei ministri*).

NITTI. Non ci siamo intesi, onorevole presidente del Consiglio; bisogna che ci spieghiamo. Voglio ragionare, come dicono i matematici, *per absurdum*; mi segua nel ragionamento.

Io voglio porvi la ipotesi estrema. Dico: se voi mi concedete con un capitale di diecimila lire di esercitare tutti i servizi marittimi sovvenzionati...

SONNINO SIDNEY, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Il capitale deve essere versato!

NITTI. Lo verseremo! (*Viva ilarità*) Dunque voi ci concedete di emettere, in deroga a tutte le leggi commerciali 59,990,000 lire di obbligazioni...

SONNINO SIDNEY, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Quando avrete versato i trenta milioni!

NITTI. No!

SONNINO SIDNEY, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Sì!

NITTI. Orbene, spieghiamoci meglio. Io desidero che m'accordiate il diritto di derogare al Codice di commercio. Se voi derogate per due potete derogare per mille. Concedete il diritto di emettere obbligazioni senza nessun rapporto con il capitale. Tant'è uno a due, uno a tre, come uno a seimila, se si esce dalla legge comune.

Quando voi avete dato una simile concessione tutto è fatto.

Se volete anche diminuire le spese basta avere dalla Navigazione generale italiana i suoi veterani del mare.

Io costituisco la società con qualunque capitale. Credete voi che in affari di questa natura il guadagno stia tutto nell'interesse del capitale, nel dividendo, che si dà agli azionisti? Ah! Prima di tutto vi è il beneficio della emissione, poi vi è tutto il guadagno, che viene dal disporre di un grande numero di affari. Niente meno che si tratta di fare per decine di milioni di costruzioni e chi ha pratica della materia sa quale enorme margine di guadagno vi sia nelle costruzioni.

Ora io vi dico: voi autorizzate una deroga alla legge vigente, a banche, a società commerciali, siano o no autorizzate solo per cose e persone che ignoriamo. Volete dire che veramente non si troverebbe il capitale? Perchè non si troverebbe il capitale? La verità è che un piccolo numero di persone vi ha circuito senza che ve ne siate avveduti, vi costringe a dar loro in pieno l'affare. Queste persone sottoscrivono per venti milioni e il pubblico ignorante, stupido, prende i quaranta milioni di obbligazioni che poi son pagate naturalmente sulle sovvenzioni.

Quindi il pubblico *asino* (utile, paziente e bastonato, direbbe il collega Podrecca) paga, e una minoranza di capitalisti ha tutti i benefici. Voi mi direte che azioni e obbligazioni, son in definitiva la stessa cosa. Anche la materia nelle forme degli ultimati è identica. Ma se volete parlare con since-

rità non potete negare che questa è una disposizione unica, stranissima per una impresa privata. Infatti è vero che lo Stato non assume una garanzia giuridica, ma assume una garanzia morale. Se infatti la Società fallisse, chi pagherebbe i detentori delle obbligazioni? E lo Stato che ha autorizzato, a emettere per il doppio del capitale versato quale responsabilità morale assumerebbe?

Se la Camera non è molto stanca...

Voci. No! no!

PRESIDENTE. Vuol riposare, onorevole Nitti?

NITTI. Grazie, onorevole Presidente; continuerò. Ho sentito dire che alcune regioni e alcune città italiane sono favorevoli alle sovvenzioni, ed è favorevole Palermo. Io amo molto Palermo, la dolce città nostra del Mezzogiorno, così patriottica, così cortese, così ospitale, così ridente nel sole nostro meridionale; ma io non so spiegarvi niente di quello che accade, e vorrei che qualcuno mi schiarisse la mente. Voi intenderete come io debba esser turbato quando raffronto, o ironia della storia! quello che è avvenuto e quello che avviene.

A luglio Palermo voleva fare la rivoluzione. Perché? Perché, si diceva, il disegno di legge Schanzer era molto cattivo. E va bene! Noi in guerra ci siamo valse anche dell'indignazione di Palermo (*Ilarità*).

Io ero molto contento che a Palermo fossero così irritati, ma adesso ci è giunta una notizia nuovissima e tale da produrne sorpresa. Mi hanno detto che il sindaco di Palermo...

Voci. È vero! è vero!

NITTI. ...ha fatto una circolare ai deputati siciliani, in cui fa loro obbligo...

Voci. Obbligo no!

NITTI. Si capisce bene che non è obbligo esplicito!

PRESIDENTE. È una parola impropria.

NITTI. Sta bene. Consentite allora a me, inesperto della parola, (*Oooh! — Vivissima ilarità*) di correggermi.

Dunque... una circolare in cui si invoca, diremo, da tutti i deputati siciliani, nell'interesse di Palermo...

Una voce. Dai deputati di Palermo, non dai deputati siciliani.

APRILE. No, no, il telegramma l'ho avuto anch'io! (*Interruzioni*).

NITTI. Allora diciamo un telegramma che invoca da qualche deputato siciliano di votare presto le attuali convenzioni. Qualcuno ha detto che se queste convenzioni non si votano, e non si votano prima di Pasqua, Palermo farà la rivoluzione.

Ora perchè Palermo è tanto felice di queste convenzioni?

La ricerca è piuttosto perigliosa, e, se non avessi avuto l'aiuto del mio ottimo collega onorevole Cassuto, non avrei capito niente. (*Ilarità vivissima — Commenti*).

Se non sbaglio, Palermo ha avuto, in paragone delle convenzioni precedenti, 128 approdi di meno, ha avuto 39,350 tonnellate di meno come porto di armamento, e, come miglia di percorrenza, 216,758 miglia di meno. Forse per questo è felice Palermo? (*Si ride*).

Io non spiegherei dunque nulla, se a pagina 4 della sua relazione, l'onorevole Cassuto (*Viva ilarità*) non avesse parlato; l'onorevole Cassuto mi consentirà di ricordare le sue parole.

CASSUTO, *relatore*. Certo! certo!

NITTI. Dopo aver detto come si cerchi di soddisfare a tutte le aspirazioni che premono da tutte le parti, l'onorevole Cassuto dice che confida (come l'onorevole ministro della marina ha dichiarato e autorizzato a dire in questa relazione), di fare un'ulteriore economia che potrà servire a soddisfare altre aspirazioni coll'affidare l'esercizio dei servizi marittimi di Stato ad una Società privata (*Aah! aah!*) provvedimento che ha il proposito di proporre e di attuare. (*Aah!*)

Ora, onorevole ministro, perchè ha autorizzato proprio l'onorevole Cassuto a dir ciò, e non l'ha detto lei nella sua relazione?

BETTOLO, *ministro della marina*. Ma io non ho parlato ancora.

NITTI. Ma no, onorevole ministro, io le domandavo perchè non ha parlato chiaro nella relazione e nel disegno di legge.

Ella mi ha ferito in una delle cose che più ho amato e di ciò più sinceramente mi dolgo. Aveva cominciato col causarmi dolore l'onorevole Salandra in quella sua esposizione finanziaria che fu così pregevole e che mi fece augurare all'onorevole Salandra una fortuna politica ancora più grande.

Aveva cominciato l'onorevole Salandra col dire qualche cosa che mi preoccupava assai. Infatti, dopo aver parlato di tutte le difficoltà che sorgevano, di nubi oscure, degli avanzi che mancheranno (anche per il demanio forestale?)... (*Ilarità*), dopo avere dato una corsa attraverso alle difficoltà, l'onorevole Salandra diceva che una grande delusione si preparava per l'esercizio di Stato delle linee con le isole, della Napoli-Palermo e della Civitavecchia-Golfo Aranci... (*Cenni di diniego del ministro Salandra*) ... Leggerò le sue stesse parole, onorevole Salandra... non c'è luogo a dinieghi!...

SALANDRA, *ministro del tesoro*. Io volevo dire soltanto...

NITTI. Permetta che io parli, dirà dopo le sue ragioni. Ella affermava che si prevedeva una somma di 15 milioni, e viceversa se ne sono spesi venti finora e l'esercizio si annunzia molto costoso. E l'onorevole Salandra aggiungeva queste parole « mancano quattro mesi al giorno, non certo fausto per le finanze, nel quale i piroscafi dello Stato solcheranno le onde salate » e qualcuno disse amare, « amare come se si trattasse dell'Adriatico ». Mi dispiace che la questione delle comunicazioni con le isole sia stata fatta in questo momento, perchè questa è veramente una delle cose che noi abbiamo più amato e più voluto. Io non ho nessun titolo per lodarmi di fronte a voi per la soluzione di questo problema; ma quando capitai nella Commissione per l'esame del disegno di quella che fu la legge del 1908 (me ne rendano giustizia i colleghi Marcello e Salvatore Orlando che furono con me!) io so che la cosa che fu messa in rilievo e ripetuta fu questa: « quando noi dovremo fare le nuove convenzioni, noi saremo liberi se avremo le comunicazioni di Stato con le isole maggiori ». Ed io mi battetti fin dal primo giorno per ottenere il passaggio allo Stato. Ed ora, alla vigilia di fare le nuove convenzioni, voi ci distruggete l'arma in mano! Io credo che voi non potevate commettere un più deplorabile errore!... (*Approvazioni. — Bene! Bravo!*)

Alcuni giornali dicono che l'accordo è fatto e qualche giornale di Palermo ci annunzia che in fondo questo è il vero interesse, il blasone marittimo da sostenere. Onorevole ministro, esistono anche su di questo le trattative, e la fatidica parola del collega Cassuto è solo una previsione di avvenire o è una constatazione di una realtà presente?

E perchè al momento in cui noi siamo nell'angustia della decisione voi avete voluto discreditare troppo presto un servizio che ancora non è nato? Perdiamo pure alcuni milioni per qualche anno; ma occorre proprio adesso soffocare un'intrapresa che abbiamo voluto tentare per liberarci da una soggezione e per prepararci a combattere con serenità? Io lascio la Camera libera di giudicare in una materia come questa se voi non abbiate commesso un gravissimo e insanabile errore di metodo.

In definitiva, è sorta una miserabile gara di competizioni locali dovunque! Io dicevo che i Ministeri deboli sono molto costosi,

perchè più un Ministero è debole e più deve concedere. E dovunque si chiede, ripetutamente, sapendo che il Ministero siccome non ha la maggioranza (ha una sub-locazione politica per il momento...) (*Risa*) deve consentire.

E a quali errori andiamo incontro?

Molti rispettabili colleghi mi hanno detto: « ... ma, la mia città, il mio porto, la mia regione... » e mi hanno presentato statistiche di approdi e di linee. E così che si discute la questione?

Io capisco che questi colleghi, quando il progetto fosse accolto, possano fare queste questioni nella discussione degli articoli; ma non vi è uno che onestamente possa farle ora?

Ora noi dobbiamo decidere una sola cosa: se il progetto sia conveniente o no per l'economia pubblica: il resto si vedrà dopo. Io non so nemmeno che cosa faranno i veneziani: non me ne preoccupo! Il nostro ottimo collega onorevole Foscari ha cominciato la sua relazione in modo fosco e poi si è contentato nella conclusione anche di poco, di assai poco mi pare! E ora dicono che i veneziani siano già contenti: non vorrei che vi fossero, come nello spartito, i due Foscari: uno scontento delle premesse critiche e l'altro contento delle accolte modestissime aggiunzioni. (*Viva ilarità*).

Io che non sono amico delle sovvenzioni fisse credo che la questione dell'Adriatico vada considerata da un punto di vista non solamente economico, ma prevalentemente politico.

E avrei finito, ma se consentite, vorrei dire una parola ancora sui contributi di nolo, entità piuttosto metafisica, con applicazioni piuttosto realistiche.

L'onorevole Cassuto anche qui svela il pensiero ascoso (*Ilarità*) ed egli indica con sufficiente chiarezza le ragioni contrarie al progetto Bettolo.

L'onorevole ministro ci teneva a dire che si trattava di vere sovvenzioni; ma no, l'onorevole Cassuto dice che bisogna togliere gli equivoci, e che il contributo di nolo è una sovvenzione vera e propria (*Ilarità*) e che...

CASSUTO, *relatore*. Spiegherò meglio.

NITTI. Sì, so la sua spiegazione, ciò che dicono i filologi, la parola latina *subvenire*, ecc., ma la realtà è che prepariamo nuove sovvenzioni fisse.

L'onorevole Bonomi ne fece nel suo magistrale discorso una elegantissima dimostrazione.

Egli disse che questi contributi di nolo si risolvono in realtà in una sovvenzione fissa e per due terzi almeno a favore di linee già esistenti e che non avranno forse nessun vantaggio per il modo come sono state concepite.

I cattolici amano molto una dottrina che si chiama, mi pare, escatologia, cioè la ricerca delle cause ultime. Forse le cause ultime sono buone.

In fondo, in fondo, questi contributi di nolo sono buoni, ma in pratica poi si risolveranno niente altro che in sovvenzioni nuove che serviranno a integrare quelle differenze che esistono tra le cifre delle sovvenzioni attuali e quelle del progetto Schanzer, perchè se per due terzi sono sovvenzioni fisse, che cosa avverrà nella pratica? Avverrà che coloro che già sono nel mercato avranno queste sovvenzioni fisse sotto forma di contributi di nolo. Ed allora non occorre per la stessa cosa cambiare il nome...

Tutto qui è indeterminato, e le ragioni che danno l'onorevole ministro e l'onorevole relatore sono assai poco convincenti. Si tratta spesso di linee che non avranno nessuna probabilità, come quella per il Chile, di riuscire veramente, ed io comincio a pensare se veramente si creda di giovare in questa forma al traffico navale. Rammento che il vecchio maestro della economia, Adamo Smith, avvertiva di non cadere nell'errore di quelle antiche leggi che davano premi, per cui i pescatori andavano a pescare premi invece di aringhe. Io credo che qui si vada non a pescare aringhe ma premi.

Tutto è mistero. Che cosa ci dice il ministro? Che cosa vuole? Una delegazione del potere legislativo. A chi? Al ministro della marina militare, trasformata in grande azienda commerciale-mercantile, che ha da trattare con tutti i grandi imprenditori e uomini di affari d'Italia. Il ministro che ha da preparare la guerra futura, si riduce a trattare con tutta questa gente, e non vi è certo modo peggiore di avvelenare l'organismo della nostra marina militare.

Tutto anche qui è indeterminato. Indeterminata la misura; si dice una tonnellata, un passeggero... ma è come dire un chilogramma, un metro. Quale è il criterio che avete? Tutto è deferito ai regolamenti e ad organi burocratici senza competenza. E noi che cosa votiamo?

Si dice che la Camera è stanca; ma io non ci credo, certo non lo è fino al punto da non voler discutere cose di tanta importanza.

Tutto è indeciso in ciò che dite. La scelta delle merci in pratica viene concepita in modo assurdo.

Figuratevi quale guazzabuglio! Si deve dire se si tratta di merci da incoraggiare o no, se sono merci che vanno al consumo o no, se sono merci sindacate o no.

Onorevole ministro, io vi rispetto assai e rendo omaggio alla vostra competenza militare; ma vi dirò che di questo voi non ne sapete niente!

Nessuno di noi in questa Camera anzi è in condizioni di avere una idea precisa del consumo.

Marshall in alcune pagine magnifiche ha mostrato come niente sia più difficile che orientarsi nei rapporti tra produzione e consumo. E voi con due colpi regolate tutto, la produzione, il consumo, gli scambi e tutto ciò in un Ministero militare.

La verità è che di ciò voi non sapete niente e non sappiamo nulla neanche noi. Non vi faccio un'offesa, perchè vi dichiaro con uguale lealtà che neanche noi siamo in condizione di fare ciò che voi pretendete di fare con pochi burocratici e rappresentanti di armatori.

Tutto voi risolvete semplicemente, senza sforzo tra alcuni commendatori che non ne capiscono e pochi mercanti, che non sanno e non hanno mai studiato niente.

Ma tutto ciò non è fatto per far perdere ogni fiducia nello Stato? (*Commenti — Interruzioni*).

Voi siete pessimisti, io sono ottimista.

Vi ricorderò quello che un collega spiritosamente diceva nel mio ufficio: Voi, onorevole Bettolo, volete essere lo Czar illuminato. Volete tutti i poteri. Volete essere lo Czar sapiente, Marco Aurelio della marina mercantile, Traiano dei traffici commerciali, Adriano nella navigazione marittima, Tito delle esportazioni. Ma che cosa sapete? e vi volete veramente assumere queste responsabilità?

Ministro della marina domani sarà un ammiraglio che in tutta la sua vita si è occupato soltanto di storia militare, di balistica, di strategia e tattica navale e dovrà discutere di merci da importare e da esportare.

Non si poteva concepire niente di peggio, di più indeterminato e se mi consentite di più inverosimile.

Ma io voglio fare un'ipotesi temeraria, ed è che questo Ministero abbia una grande longevità. (*ilarità*). L'ipotesi è tanto temeraria che credo nessuna Compagnia d'assi-

curazione (*Viva ilarità*) assicurerebbe la vita ministeriale, perchè il sinistro è troppo probabile. (*Commenti*). È vero che vi sono Compagnie adesso che assicurano senza visita medica (*Si ride*) ma credo che neppure una di queste si deciderebbe a fare l'assicurazione. Ma anche se si supponesse in lei, onorevole ministro, tutte le qualità commerciali corrispondenti alle sue qualità militari, se si supponesse che lei ha tanta sapienza commerciale, (e ciò non credo affatto) quanto ha di sapienza militare, (e in questa credo moltissimo) ebbene ci può dare lei la garanzia del successore?

Sono alla fine e posso raccogliere le vele. Col collega Cassuto siamo sulla tolda della nave a guardare sereni il porto d'arrivo. Ma arrivati in porto voi avrete alcune domande da farmi. Voi direte: che cosa volete? chi volete?

La domanda non è indiscreta ed io risponderò: desidero applicare le idee di Bettolo ed il programma di Sonnino. (*Ilarità*).

L'onorevole Sonnino, nel luglio, fu alto e nobile nelle parole. Egli disse: nulla abbiamo a temere. Le comunicazioni con le isole maggiori sono garantite. Se le convenzioni non saranno approvate in tempo, niente muterà, tutto andrà tal quale. È la mia tesi e l'onorevole Bettolo la conferma con la sua grande autorità. Non c'è niente da temere, se soltanto un dodicesimo del traffico marittimo è fatto dalla marina sovvenzionata...

Una voce. Un diciassettesimo.

NITTI. Facciamo sempre l'ipotesi migliore. Siamo larghi!

Dunque noi non abbiamo niente da temere. Possiamo applicare le idee di Bettolo col metodo Sonnino e, poichè non si può invocare la prescrizione delle idee da luglio, vogliamo applicare un metodo più rigoroso e più semplice. Facciamo un'ipotesi non temeraria: supponiamo che si respingano le convenzioni. Sarà la fine del mondo? Vi è il servizio di Stato con le isole maggiori che principierà il primo luglio. Le comunicazioni con le isole maggiori sono assicurate. Se anche per i primi anni spenderemo qualche milione di più, non dobbiamo troppo preoccuparci. Fino al 30 giugno vi è tempo per regolare le comunicazioni con le isole minori e le comunicazioni postali e politiche. Possiamo noleggiare, possiamo requisire i piroscafi, se occorrerà e se una breve proroga non si può ottenere.

Possiamo dunque, senza alcuno sforzo, provvedere a ciò che è più urgente nei li-

miti del programma Bettolo. E dopo che cosa accadrà? Una grande fortuna per l'Italia. Perchè la Navigazione generale italiana che, presentemente, ha i servizi marittimi sovvenzionati, che cosa farà? Affonderà le sue navi? Le distruggerà? Le venderà come ferri vecchi? No, farà una cosa semplicissima. Farà navigare le sue navi su quelle linee su cui è conveniente ed abbandonerà le altre.

Ed allora che cosa avverrà? Che noi sapremo, quello che non abbiamo mai saputo, quali sono le linee veramente fruttifere. (*Approvazioni*). Questo mi pare il vero metodo per chi voglia onestamente provvedere alla soluzione di questo problema.

Assicurate dunque le comunicazioni con le isole maggiori; provveduto facilmente alle comunicazioni con le isole minori ed ai servizi più indispensabili, ci rimetteremo per un po' di tempo all'esperienza. E allora, onorevole ministro, dividiamo il disegno di legge in tre parti.

Il suo disegno di legge consta anch'esso di tre parti: primo, protezione ai cantieri. Viene ancora esagerata la protezione attuale: io vi chiedo se non si possa andare avanti per le costruzioni con una proroga di un altro anno o due anni.

Rimangono altri due lati del problema: contributo di nolo; sovvenzioni fisse. I contributi di nolo adesso non ci sono. Non è male che non ci siano. Dunque possiamo, per questi, aspettare ancora qualche anno e deciderne con tutta calma.

Veniamo alle sovvenzioni fisse. Qui c'è da fare una distinzione fra linee necessarie e linee utili. Le linee necessarie possiamo organizzarle rapidamente; fare una piccola legge, nel modo testè indicato. Si vada avanti come si può. Gli interessi locali non hanno diritto di ritenersi offesi se nulla è compromesso e la questione è ancora da risolvere. È un programma semplice e chiaro. Voi non avete la forza di fare queste cose? Me ne dispiace: ma non avete il diritto di chiederci di dare 30 milioni. L'onorevole Canepa, ha fatto la sola difesa buona che si poteva fare del progetto. Egli ha detto, mentre il progetto Schanzer durava 25 anni, che furono ridotti poi a 20, questo dura 15. Sì, il male è di minore durata, ma io vorrei addirittura evitarlo. (*Ilarità*).

Se la sua tesi trionfasse, io credo che faremmo insieme una buona azione e un buon affare.

Onorevoli colleghi, voi mi avete ascoltato con grande bontà, ed io ve ne sono grato.

Credete pure che attraverso il mio scetticismo esteriore, un'intima idealità mi ha guidato a questa lotta, mettendomi contro i miei interessi, contro persone amiche, contro il pregiudizio, contro la mia convenienza. E io credo sinceramente, che voi renderete un grande servizio all'Italia il giorno in cui respingerete queste convenzioni. Voi avete resistito alla potenza Giolitti, voi non dovete ora farvi sopraffare da piccole convenienze parlamentari. Respingiamo queste convenzioni e rendiamo un grande servizio all'Italia. (*Vivissime approvazioni. — Applausi a sinistra. — Moltissimi deputati si congratulano con l'oratore. — Commenti prolungati.*)

PRESIDENTE. Spetta di parlare all'onorevole Schanzer.

Molte voci. Qualche minuto di riposo!

PRESIDENTE. La seduta è sospesa.

(*La seduta, sospesa alle 17 è ripresa alle 17.15.*)

Presentazione di relazioni.

PRESIDENTE. Invito gli onorevoli Callaini, Ludovico Fusco e Gallo a recarsi alla tribuna per presentare alcune relazioni.

CALLAINI. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sulla proposta di legge: Aggregazione di alcune zone del comune di Fiesole al comune di Firenze.

FUSCO LUDOVICO. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sulla proposta di legge: Costituzione in comune di Villa Santa Lucia, frazione di Ofena.

GALLO. Mi onoro di presentare alla Camera le relazioni sulle due seguenti proposte di legge:

Costituzione in comune della frazione di Bompensiere (Montedoro).

Lotteria a favore degli ospedali di Girgenti e del comune di Santo Stefano Quisquina.

PRESIDENTE. Queste relazioni saranno stampate e distribuite.

Si riprende la discussione sui provvedimenti per le industrie marittime nei rapporti dell'economia nazionale.

PRESIDENTE. Riprendiamo la discussione del disegno di legge sui provvedimenti marittimi.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Schanzer.

SCHANZER. (*Segni di viva attenzione.*) Onorevoli colleghi, dopo i magistrali ed

esaurienti discorsi degli oratori che mi hanno preceduto, il campo di questa discussione è già così largamente mietuto che io sono deciso, più che un vero discorso, a fare soltanto brevi dichiarazioni. E queste dichiarazioni saranno ispirate alla maggiore serenità d'animo, perchè credo che in una questione, la quale, come questa, tocca tanto da vicino vitali interessi della nazione, sia doveroso per chiunque mettere da parte qualsiasi sentimento di amor proprio personale.

Io non farò, onorevoli colleghi, ve ne assicuro, una analitica difesa del mio disegno di legge, il quale oramai appartiene al passato. Ma, dopo matura riflessione, ho creduto di dovere, in relazione al disegno di legge in esame, esporre alcune considerazioni, sia, perchè il mio silenzio non venga interpretato come una sconfessione delle idee, sopra più di un punto, sostanzialmente diverse, che informarono le proposte che ebbi a suo tempo l'onore di presentare alla Camera, sia perchè credo che, nel momento in cui sta per decidersi una questione di tanta e così grave importanza economica, finanziaria e politica, chi, come me, ha dovuto, per ragione d'ufficio, a lungo occuparsene, abbia in coscienza il dovere di dire con sincerità e franchezza il suo pensiero. (*Benissimo!*)

Tralascierò d'occuparmi di quelle parti del disegno di legge, che riguardano la protezione dei cantieri ed il regime fiscale della industria dei trasporti marittimi: perchè altri oratori prima di me hanno parlato di questi argomenti ed altri ancora ne parleranno, con assai maggiore competenza della mia. Quindi, circoscriverò le mie osservazioni ai due capi del disegno di legge, che riguardano gli incoraggiamenti alla industria dei trasporti marittimi ed i servizi sovvenzionati. A tale proposito, dovrò necessariamente ripetere cose che già sono state dette autorevolmente; ma ciascuno vede le cose dal suo proprio punto di vista; ed io le presenterò dal punto di vista sotto il quale a me appariscono.

Dopo ciò, entro, senz'altro, nel cuore della questione.

Abbiamo visto che l'onorevole Bettolo non ha creduto o potuto attuare nel disegno di legge i concetti che informarono le sue enunciazioni teoriche.

Egli si proponeva soprattutto d'incoraggiare la marina libera; e quando egli parlava, in teoria, come è stato da altri ricordato, egli voleva limitata la spesa dei servizi

sovvenzionati a cinque o sei milioni; e tutto il resto devoluto alla marina libera. Invece i cinque o sei milioni sono saliti nel disegno di legge a quindici e mezzo.

Ragioni d'indole pratica, dunque, hanno consigliato al ministro della marina di formulare un disegno di legge il cui tipo s'avvicina assai più al tipo de' disegni di legge precedenti, che non al tipo teorico che esso vagheggiava.

Ma vediamo come il sistema misto dell'onorevole Bettolo s'imposti. Egli esclude dalle linee sovvenzionate le grandi linee; cioè le linee oltre gli stretti di Suez e di Gibilterra; quindi egli sopprime dall'elenco delle linee sovvenzionate: la Venezia-Estremo Oriente, la Venezia-Calcutta, la Genova-Bombay e la Genova-Centro America.

Queste linee ed altre alle quali accenna la relazione ministeriale, come quelle del Pacifico e dell'Australia, dovrebbero essere alimentate dai contributi di nolo, mentre le sovvenzioni sarebbero riservate alle linee interne del Mediterraneo.

Orbene, devo dire che questo punto di partenza del sistema m'ha recato sorpresa.

Se vi sono linee che, per l'indole loro, richiedano la base sicura d'una sovvenzione, perchè ne sia assicurato l'esercizio, sono proprio le linee di grande navigazione. E di ciò ci ammaestra l'esperienza di tutti i paesi, compresi quelli che, come l'Inghilterra e la Germania, sono molto parsimoniosi nel concedere sovvenzioni, e queste appunto riservano alle grandi linee.

Da un certo punto di vista, si comprenderebbe il premio, invece della sovvenzione, nel lago del Mediterraneo, dove può essere possibile la concorrenza fra piccoli e medi armatori; ma non si comprende ugualmente come, col solo coefficiente del premio (se del premio soltanto si trattasse, e noi vedremo ed abbiamo già visto che non è così), si voglia assicurare l'esercizio di grandi linee transoceaniche le quali richiedono spese enormi.

E che effettivamente questa speranza il proponente non abbia avuta, lo vediamo dal modo come sono congegnate le proposte intorno ai contributi di nolo, perchè (ripeto cose già dette da altri, ma è necessario richiamarle per chiarire la discussione) un terzo di questo contributo di nolo è riservato ai viaggi liberi, ma due terzi invece sono destinati allo stabilimento di linee regolari e a queste linee si potrà aumentare il contributo di nolo sino al doppio, si potranno rimborsare le spese del canale di Suez, si

potranno dare anche dotazioni fisse in relazione alle spese di esercizio. Ed allora per due terzi almeno delle così dette linee libere, viene già fin d'ora a profilarsi un sistema che sostanzialmente è quello delle sovvenzioni.

E la relazione ministeriale dice che bisogna spingere sempre più le industrie dei trasporti marittimi allo stabilimento delle linee regolari, di quelle linee che fecero la grandezza della marina germanica. Di guisa che la tendenza chiara, netta del disegno di legge è per lo stabilimento delle grandi linee da affidarsi a potenti organismi che abbiano forti capitali, che abbiano il materiale necessario e che abbiano già traffici avviati in lontani paesi. E allora, in questa condizione, si domanda che cosa resti veramente per la marina libera.

L'onorevole Cassuto ci ha detto che per la marina libera resterà un milione e 670 mila lire all'anno. Veramente la cosa è dubbia, perchè questo terzo di cui parla il disegno di legge potrebbe anche essere ridotto ad un quarto o ad un quinto, essendovi un articolo che dice che il Governo ha facoltà di spostare la proporzione fra i due fondi, quello per i viaggi liberi e quello per le imprese regolari; ma anche fosse il milione e 670 mila lire, è ben povera cosa per un sistema che sorge nel nome e nel vessillo della marina libera.

Ed allora è quasi il caso di domandare, se le sovvenzioni cacciate per la porta non siano rientrate per la finestra.

Onorevole Bettolo, mi permetta di dirle *absit injuria verbo*, perchè io sono lontano dal voler menomamente recarle offesa, per l'alta stima che ho della sua competenza, che il mio sistema è più sincero e che è anche meno oneroso per la finanza pubblica, sia come spesa assoluta, sia come spesa relativa. Come spesa assoluta, perchè nel mio disegno di legge la spesa massima complessiva delle sovvenzioni ammontava a 22 milioni e 600 mila lire, ed in questa cifra era compreso un margine d'integrazione di un milione e 372 mila lire. Ora col vostro sistema misto di sovvenzione esplicita e di sovvenzione implicita, quand'anche si tenga conto della piccola quota che andrà ai viaggi veramente liberi, e dall'altra parte se si tenga conto delle esenzioni fiscali, che si risolvono in un aumento di sovvenzione, si ha una spesa la quale arriva quasi a 23 milioni.

Ma ad ogni modo, soprattutto come spesa relativa, il vostro progetto è più oneroso,

perchè per le grandi linee, per le linee oltre gli stretti, voi avrete servizi meno buoni, servizi meno efficaci per il commercio, in quanto gli assuntori non saranno vincolati a tutte le onerose condizioni dei capitolati, in fatto di orari, di itinerari, di tariffe, di velocità e tonnellaggi, di età del materiale, a garanzia del commercio.

E a questo riguardo io noto che, fra l'altro, per queste grandi linee avevo anche prescritto del materiale nuovo: si trattava nientemeno che di 32 mila tonnellate.

Invece l'onorevole Bettolo si contenta di piroscafi che non abbiano età superiore a quindici anni. Con ciò verrà a mancare uno dei principali coefficienti per il tanto auspicato rinnovamento della nostra flotta mercantile.

Ed io dubito forte che si venga a creare una marina la quale sarà libera soprattutto nel diminuire i propri oneri di esercizio, in fatto di tariffe, in fatto di materiale, in fatto di velocità e di tonnellaggio, la quale però in sostanza sarà marina privilegiata, una marina sovvenzionata contro la quale nessuna concorrenza sarà possibile. Ed allora per le grandi imprese si aprirà di nuovo l'adito ai dividendi non del 5 e del 6, ma del 18 e del 10 per cento ed oltre. (*Bene!*)

Ciò io ho detto dal punto di vista tecnico e finanziario.

Ma se guardiamo la questione dal punto di vista politico, credo che il vostro sistema dia luogo anche a dubbi e preoccupazioni maggiori.

Il Parlamento, dopo lunghi e diligenti studi, aveva fissato un piano di linee che era in sostanza il piano che voi approvaste con la legge del 5 aprile 1908, piano che dai successivi disegni miei fu con lievi modificazioni rispettato, piano il quale comprendeva non solo le linee interne di congiungimento con le isole maggiori e minori, non solo le linee del Levante e dell'Egitto e della Tripolitania, e, in generale del Mediterraneo, ma comprendeva anche quelle grandi linee le quali meglio delle altre rappresentavano la nuova orientazione del commercio italiano, le nuove speranze ed aspirazioni dell'Italia economica, progredente nel suo cammino.

Erano proprio quelle linee rispetto alle quali il criterio politico del Parlamento nell'indicarle e nel preseccerle si era più nettamente affermato. (*Bravo!*)

Orbene, appunto riguardo a queste linee, voi mantenete una incertezza dannosa rinviando tutto a future convenzioni. Eppure

sarebbe giusto che il Parlamento sapesse quello che veramente sarà fatto, sarebbe giusto che si sapesse in qual modo saranno spesi questi 5 o 6 milioni dei quali nei primi anni presso a poco potrete disporre.

E badi, onorevole Bettolo, che qui non bastano le dichiarazioni ministeriali o i propositi che possono essere manifestati in documenti parlamentari come la relazione dell'onorevole Cassuto, ma ci vogliono disposizioni di legge.

Orbene, che cosa dice il disegno di legge? L'articolo 87 del disegno di legge, come ella lo presentò alla Camera, diceva che fino a quando non saranno avviati viaggi regolati dal contributo di nolo, si prorogheranno di sei in sei mesi le convenzioni vigenti, appunto per quelle tali linee che ho accennato e che sono la Venezia-Calcutta, la Genova-Bombay, la Genova-Centro America.

E la Commissione parlamentare questa facilità ha trasformato in obbligo, ed ha aggiunto, che si dovrà fare anche la Venezia-Estremo Oriente, quell'altra linea che ella aveva soppresso dall'elenco delle sovvenzionate, quantunque questa dichiarazione della Commissione non trovi riscontro in nessuna disposizione esplicita del disegno di legge.

Orbene, di tutto questo prendo atto con piacere, perchè in fondo, dopo aver visto da una parte sopprese queste quattro grandi linee che avevo incluso nel mio progetto, le vedo risorgere dall'altra parte e sotto altra forma, e vedo affermarne la necessità.

E infatti, come si sarebbe potuto fare a meno della Genova-Bombay la quale da cinquant'anni rappresenta una notevole tradizione della industria marittima italiana? (*Benissimo!*) Come si sarebbe potuto rinunciare alla linea Centro-America che ci congiunge con paesi dove abbiamo tanti interessi e tanti fratelli? E soprattutto, come si sarebbe potuto rinunciare a quella linea dell'Estremo Oriente, della quale oggi l'onorevole Canepa diceva che gli ispira poca fiducia e nella quale invece io nutro una fiducia grandissima, perchè, onorevole Canepa, questa linea potrà, come tutte le grandi linee di nuova istituzione, avere inizi duri e difficoltà da superare, ma noi non dobbiamo dimenticare che Venezia sarà il porto capolinea della navigazione interna, (*Bene!*) che il suo *hinterland* si estenderà fino al Lago Maggiore, che essa potrà un giorno deviare a suo profitto da quella ricca corrente di traffico che scende giù dall'Inghil-

terra per la Germania e la Svizzera (*Benel Bravo!*) sboccando al Sempione, di maniera che questa linea potrà col tempo potentemente contribuire a ridare novella vita all'Adriatico, restituendo a questo mare la sua funzione storica, che è quella di congiungere l'Oriente col centro dell'Europa. (*Vivissime approvazioni*).

Mi compiaccio quindi che sia stata affermata la necessità di attuare queste linee, ma osservo: se farete queste quattro linee, non potrete, coi fondi del disegno di legge, fare altro, e l'Australia, il Pacifico, il Congo, ecc., resteranno altrettanti più desiderii. E ancora: a quali condizioni sarà fatta la linea dell'Estremo Oriente? La Commissione parlamentare dice soltanto che sarà fatta; ma con quali criteri? Da quali porti muoverà, quali porti toccherà, e quali vantaggi e garanzie presenterà pel commercio italiano?

Ed ancora; voi avete detto di non dare il contributo di nolo alle imprese regolari per le linee dell'America, ed è stata questa un'opportuna esclusione fatta dalla Commissione.

Ma resta ancora dubbio se questo contributo di nolo sarà dato ai viaggi liberi per l'America o per il Pacifico che già attualmente si fanno da armatori italiani.

Di modo che resta dubbio se voi per avventura non siate per far dono del danaro dei contribuenti ad imprese le quali già col fatto dimostrano di non averne bisogno.

E vi sono anche altri punti incerti. E da domandarsi per esempio: per quanto tempo durerà il regime provvisorio delle proroghe? Per quanto tempo vedremo ancora la Navigazione generale italiana fare alle attuali condizioni la Genova-Bombay; la *Veloce* fare la Genova-Centro America e la *Veneziana* esercitare la Venezia-Calcutta?

Ed il giorno in cui farete nuove convenzioni, a quali criteri saranno queste ispirate, a quali organismi saranno affidati i servizi? E non potrà allora verificarsi che il vostro sistema non abbia riscontro se non in quelle regioni dove già oggi fioriscono nei traffici marittimi energie rigogliose e resti invece senza applicazione nel Mezzogiorno d'Italia e nell'Adriatico? (*Benissimo!*)

Voi quindi vedete, onorevoli colleghi, che le incognite e le incertezze sono molte e gravi, e sono convinto che questo sistema misto di sovvenzioni aperte e di sovvenzioni larvate non dia sufficiente garanzia al commercio italiano e non segni

linee precise ad una politica di Stato in materia di grandi comunicazioni internazionali.

Che se poi, invece di considerare la questione dal punto di vista politico, la si voglia considerare anche da un punto di vista esclusivamente ed unilateralmente commerciale, eredo che il congegno dei contributi di nolo, così come è stato proposto, non dia sufficienti garanzie in relazione agli interessi della nostra produzione agricola ed industriale. (*Approvazioni*).

La critica dei contributi di nolo è stata fatta qui dentro, ed anche fuori di qui, molto autorevolmente; ed è per ciò che non ho bisogno e non voglio fermarmi su questo punto.

Certo, il concetto di mettere il premio o contributo in funzione, oltre che del coefficiente della percorrenza, anche del coefficiente del trasporto della merce, è molto apprezzabile; ma il difetto delle proposte che sono state presentate, a mio modo di vedere e come bene oggi sosteneva l'onorevole Nitti, consiste nella loro indeterminazione.

La Commissione parlamentare avrebbe potuto forse portar rimedio a questo difetto, ma non lo ha fatto; essa non ha chiesto nemmeno che per tutti i contributi di nolo intervenga l'approvazione per legge, come si è fatto in Austria con la legge del 1907 e come si è fatto pure in Austria per la recente legge che approvava il contratto con l'Austro-Brasiliana.

La Commissione invece si è limitata a domandare che questi viaggi tocchino i porti principali dei bacini nazionali, da cui muovono, a modificare alquanto la composizione del Comitato dei traffici marittimi e a dare qualche timido suggerimento per le future convenzioni da stipulare.

Ma, onorevoli colleghi, a me pare che sia sempre rimasto grave l'arbitrio del Governo, il quale attraverso ad una Commissione irresponsabile, in cui sono anche parecchi funzionari, potrà di tempo in tempo modificare non solo la protezione all'industria dei trasporti marittimi, ma anche la protezione alle singole industrie del paese. Questi contributi di nolo funzioneranno, almeno in parte, come premi d'importazione e d'esportazione, e potranno perciò trasformarsi ed agire con ingiusto danno, od immeritato vantaggio di certe produzioni nazionali e portare un grave perturbamento nella vita economica del paese. (*Benissimo!*)

Mi pare che da quanto ho fin qui molto

sommariamente accennato discenda che i contributi di nolo rappresenterebbero un esperimento economico pericoloso, e che il sistema misto di sovvenzioni, che viene proposto, darà al paese, in confronto dei gravi oneri, che gl'impone, servizi meno buoni, e più redditizi soltanto per gli assuntori, mentre che, riavviando tutto a future convenzioni, ci lascerà incerti intorno agli obiettivi della nostra politica commerciale.

Dopo ciò vengo alla parte del disegno di legge che riguarda i servizi sovvenzionati ed anche qui sarò brevissimo, specie dopo il magistrale ed esauriente discorso dell'onorevole Ivano Bonomi, che ha molto facilitato il mio compito a questo riguardo.

I confronti qui si debbono fare sulle linee comuni, quindi, evidentemente, bisogna da un lato escludere dal confronto le linee nuove del progetto Bettolo, che sono la Napoli-Siracusa-Malta e la linea di raccoglimento Genova-Venezia, il regalo di cui qualcuno parlava; e dall'altra parte escludere le linee, che l'onorevole Bettolo ha tolto dalle sovvenzionate, cioè le quattro linee oltre gli stretti, di cui ho già parlato, le due linee commerciali, che figuravano nel mio progetto, intorno all'Italia, la Napoli-Trapani-Porto Empedocle, la Cagliari-Civitavecchia, la Palermo-Costantinopoli.

Bisogna poi avvertire che per fare un confronto non si può guardare soltanto alla spesa assoluta della sovvenzione, ma bisogna mettere questa spesa in relazione con gli oneri degli assuntori, come è anche da avvertire che la sovvenzione media per miglio non ha per sè stessa alcun significato, quando non sia messa in rapporto con le condizioni di velocità, di tonnellaggio e di età del materiale.

Ora, fatte queste diverse avvertenze, trovo che per le linee comuni la sovvenzione totale del mio disegno di legge era di lire 11,539,000 mentre quella del presente disegno di legge è di 11.150,000 lire, il che significa a favore del disegno di legge Bettolo lire 389,000 di minore sovvenzione. Senonchè sono da fare due rilievi, uno che i confronti si fanno con la sovvenzione totale massima del mio disegno di legge, che, come è noto, comprendeva un margine di integrazione di 1,372,000 lire; l'altro che ad una piccola diminuzione della sovvenzione corrisponde una diminuzione molto maggiore delle spese di esercizio, messe a carico degli assuntori.

Infatti le condizioni del materiale sono state notevolmente peggiorate. Vi è una sola

linea in cui vi è stato miglioramento: la Venezia-Alessandria, dove, come già fu ricordato da altri, la velocità è stata portata da tredici a quattordici miglia ed il tonnellaggio unitario da tre a quattromila tonnellate, e si è dato un aumento di sovvenzione di 350 mila lire. Per tutte le altre linee sono state diminuite, o mantenute uguali, le velocità e i tonnellaggi.

Ma bisogna considerare in modo speciale quel gruppo di linee in cui è avvenuto un cambiamento più notevole dal progetto mio a quello Bettolo, vale a dire le linee Genova-Alessandria e Genova-Costantinopoli, che nel mio progetto figuravano tra le postali, e quindi erano soggette a tutte le condizioni dei capitolati delle linee postali, e che nel disegno Bettolo sono passate nelle linee commerciali, soggette quindi alle disposizioni che riguardano queste linee. Noi dobbiamo stare al disegno di legge. Vidi che quando parlò l'onorevole Bonomi, l'onorevole ministro faceva dei segni di denegazione: vedremo quali saranno i suoi chiarimenti su questo punto. Intanto sta che per questo gruppo di linee e per quelle della Cirenaica, della Tripolitania e dell'Egitto, tutte le velocità sono state diminuite da 13 o 12 miglia del mio progetto a 10 miglia, ed anche l'età del materiale è stata modificata.

Diverse sono le prescrizioni per l'età del materiale, perchè dei 18 piroscafi che questo gruppo di linee richiede, 10 nel mio progetto dovevano essere di nuova costruzione, gli altri usati; qui invece tutti possono essere usati.

Ora, quando si tenga conto della differenza del costo del materiale nell'uno e nell'altro progetto per questo complesso di linee, e si faccia un calcolo sulle spese di esercizio, si viene a risultati che non posso che enunciare sinteticamente, perchè non potrei entrare in uno intricato di cifre nel quale la Camera non mi potrebbe seguire, ma tengo tutti i calcoli a disposizione di chi li volesse controllare.

Fatto dunque un diligente calcolo della diminuzione sull'interesse, ammortamento assicurazione e via dicendo, poi delle spese di esercizio per quello che riguarda diminuzione di tonnellaggio, e quindi diminuzione di equipaggi, paghe, diminuzione delle spese di carbone, ed altri consumi tenuto conto dall'altra parte dei maggiori vantaggi accordati da questo progetto per quello che riguarda il regime fiscale, quindi riduzione della ricchezza mobile, ed abolizione dei di-

ritti consolari; il calcolo mi porta a questa conseguenza: che vi è una diminuzione negli oneri degli assuntori, ossia nelle spese di esercizio, di due milioni e mezzo all'anno circa.

Contrapponendo questa diminuzione alla diminuzione delle sovvenzioni del progetto Bettolo, di 400 mila lire in cifra tonda, si verrebbe secondo questo calcolo, a questo risultato: che il costo totale dei servizi sarebbe maggiore nel progetto Bettolo di oltre due milioni all'anno.

E qui non sono d'accordo con l'onorevole Bonomi, che ha indicato una cifra di un milione e 784 mila lire. Del resto io mi contento anche della cifra dell'onorevole Bonomi. (*Commenti*).

BETTOLO, *ministro della marina*. Si può contentare!

SCHANZER. Secondo la mia cifra, la differenza, in quindici anni di durata del contratto, sarebbe di oltre trenta milioni, secondo l'onorevole Bonomi è qualche cosa di meno; del resto, onorevole Bettolo, su questo punto attendo le sue dichiarazioni, i suoi chiarimenti, le sue cifre che saranno da noi con la massima buona fede discusse ed esaminate.

Ma, d'altronde, onorevole Bettolo, volendo essere larghissimi nelle ipotesi, piuttosto che nelle ammissioni, io le dico: supponiamo per un momento che le sovvenzioni si equivalgano nell'uno e nell'altro progetto.

Ma ad ogni modo non si potrà negare che nel mio progetto vi era da una parte la possibilità della diminuzione delle sovvenzioni al di sotto del limite massimo e dall'altro la partecipazione dello Stato agli utili.

Per quanto si possa essere scettici, una possibilità di diminuzione delle sovvenzioni vi era sempre; e, quanto alla partecipazione dello Stato agli utili, che voi avete soppressa, essa certo la sua importanza finanziaria l'aveva, perchè nessuno vorrà sostenere che l'azienda, nel corso di quindici anni non supererà mai il dividendo del 5 per cento.

Ed io credo che questi maggiori vantaggi del mio disegno di legge non siano compensati dalla riduzione della durata del contratto da venti a quindici anni.

Anzitutto già, questa riduzione di durata, sotto un certo aspetto, può giovare agli assuntori più che allo Stato per quello che riguarda le grandi riparazioni che si fanno giusto fra il quattordicesimo e il sedicesimo anno, e quindi si possono fare dopo la scadenza del contratto.

Nè io credo che si possa sostenere che la minor durata del contratto si risolva in un obbligo per gli assuntori di fare più rapidi ammortamenti, perchè questo sarebbe se noi non avessimo nel disegno di legge l'articolo 42.

Ma quando noi abbiamo un articolo il quale prescrive che alla fine del contratto i piroscafi che non abbiano ancora l'età di vent'anni saranno assunti dal nuovo concessionario per l'esercizio dei servizi marittimi, è chiaro che l'assuntore non ha bisogno di fare ammortamenti rapidi: egli può fare i suoi ammortamenti regolari perchè la differenza del prezzo gli verrà alla fine rimborsata da chi dovrà assumere questi piroscafi.

Ad ogni modo poi, bisogna anche considerare che nel mio disegno di legge c'era la facoltà di riscatto dopo quindici anni, facoltà che avevo questo effetto, che se dopo quindici anni gli affari della compagnia fossero andati male, il riscatto non si sarebbe fatto ed allora sarebbe potuto essere un vantaggio per lo Stato anzichè un danno che quel contratto continuasse per altri cinque anni; se invece gli affari della compagnia fossero stati floridi, lo Stato poteva fare il riscatto, che non poteva però mai costare più della somma di 1,350,000 lire, di cui lo Stato avrebbe trovato compensazione nei fondi di riserva, per l'oscillazione dei prezzi del carbone e per le grandi riparazioni, che alla fine del contratto dovevano essere divisi tra lo Stato e l'assuntore.

Ma sotto diversi altri punti di vista ancora il contratto mi sembra peggiorato.

Accennerò rapidamente a due punti soli: quello che riguarda il materiale, e quello che riguarda le tariffe.

Per il materiale, nel mio disegno di legge vi era una disposizione importantissima la quale riguardava l'obbligo degli assuntori (e sono stato io il primo ad introdurre questo concetto) di fare nei primi anni (in quel tale quinquennio, che invece nel suo progetto è diventato quadriennio, in cui è permesso l'uso di materiale non corrispondente ai capitolati) delle rifusioni non solo per le deficienze di velocità e di tonnello, che praticamente si riducono a poco, ma anche per l'età dei piroscafi superiore a quella prescritta.

E queste rifusioni, secondo i calcoli fatti, salivano ad una cifra di parecchi milioni. Questa disposizione è stata tolta dal disegno di legge, di modo che questi milioni resteranno nelle casse degli assuntori.

Vi è poi l'articolo 40: questo articolo 40 mi dà da pensare, perchè, che si possa usare materiale vecchio nei primi anni si comprende: è una necessità, una necessità che fu riconosciuta da tutti i precedenti disegni di legge, e che fu riconosciuta anche dalla Commissione Reale. Ma questo articolo dice che il ministro della marina, anche nel periodo normale della concessione, cioè finito il periodo quadriennale, può in casi speciali autorizzare temporaneamente i concessionari, a servirsi di piroscafi che si discostino alquanto dalle condizioni richieste, e via dicendo. (*Commenti*).

Ora, onorevole Bettòlo, fino a quando ella si troverà a quel posto, si varrà certamente di questa facoltà in modo oculato, prudente; ma è certo che questo articolo iscritto nella legge, lascia campo a far sì che in quel periodo questa facoltà possa essere adoperata in un modo che noi non possiamo sapere quale sarà (*Approvazioni — Commenti*), permettendo l'uso di vecchio materiale, in maniera da diminuire notevolmente le spese di esercizio degli assuntori, che metteranno temporaneamente su queste linee il vecchio materiale, di cui altrimenti non saprebbero che cosa fare.

Per quel che riguarda le nuove costruzioni, io accenno di passaggio che secondo le disposizioni del suo disegno di legge si debbono costruire almeno 45 mila tonnellate. Mi pare che questo sia nel testo concordato con la Commissione. (*Segni di assenso dal banco della Commissione*). Invece nel mio disegno di legge le nuove costruzioni salivano almeno a 73 mila tonnellate. E debbo ancora tornare un momento su quella disposizione, a cui ho già accennato, dell'articolo 42, la quale è veramente singolare, mi ha veramente sorpreso, perchè è una disposizione la quale dice che alla fine del contratto i piroscafi in determinate condizioni, quelli cioè che abbiano un'età inferiore ai venti anni, saranno assunti dal nuovo concessionario dei servizi. Mi sembra una disposizione molto strana, in quanto che, fin da ora, per una scadenza da verificarsi fra quindici anni si vincola la libertà di azione non solo del Governo, ma del Parlamento. (*Commenti*), il quale, se prevalessero le idee dell'onorevole Bettòlo, potrebbe anche non volere in alcun modo rinnovare le sovvenzioni (*Approvazioni — Commenti*).

Per quel che riguarda le tariffe, molte delle garanzie scritte nel precedente disegno di legge sono state abbandona-

nate. Il disegno di legge, da me presentato, aveva un sistema complesso di disposizioni intorno a questo argomento, che erano in gran parte tratte dagli studi della Commissione Reale dei servizi marittimi, e tra l'altro era stabilito che si dovesse dal Comitato dei servizi marittimi, senza nessuna ingerenza dei concessionari, fare periodicamente la revisione delle tariffe. La revisione delle tariffe internazionali era semestrale, quella delle tariffe interne annuale.

Orbene, tutte queste disposizioni sono scomparse: v'è una formula affatto sommaria, la quale dice che il ministro della marina, assistito dal Comitato dei traffici marittimi, vigilerà sulle tariffe; ma questo mi sembra non sia sufficiente per garantire il commercio.

Soprattutto io debbo ringraziare la Commissione parlamentare per aver ripristinato nella formula dell'articolo 47, credo, quel che era scritto nel mio disegno di legge per quanto riguarda la riduzione delle tariffe. Perchè se la Commissione non avesse ripristinata quella disposizione... (*Interruzioni*).

L'ha ripristinata il ministro? Tanto meglio. Nel progetto iniziale non c'era.

Si dice dunque che le tariffe si debbono ridurre in relazione a due coefficienti, all'incremento del traffico e all'eccedenza dell'utile degli assuntori oltre il cinque per cento.

Questa seconda parte era stata cancellata. Ne veniva questa conseguenza: l'impossibilità della riduzione delle tariffe è nello stesso tempo la stasi del traffico, perchè, dovendosi ritenere che le sovvenzioni siano concordate in modo da dare all'assuntore un utile eccedente il cinque per cento, gli assuntori non avrebbero avuto nessun interesse di dare alcuna spinta al traffico col conseguente obbligo per essi di ridurre le tariffe; è quindi provvidenziale che questa disposizione sia stata ripristinata.

E qui non posso che associarmi alle osservazioni fatte dall'onorevole Nitti intorno al sistema contrattuale seguito dal Governo, perchè il Governo non ha fatto altro che presentare alla Camera dei principii generali, rinviando tutti gli altri elementi del contratto ai capitolati che dovranno essere concordati tra il Governo e gli assuntori senza l'intervento del Parlamento.

Ora a me pare che questo sistema non sia conforme alle regole del nostro diritto pubblico, perchè i sistemi normali non possono essere che due: o si fa approvare

prima lo schema del contratto dal Parlamento, come si fece prima della legge del 1908, e poi si concludono le convenzioni; oppure si concludono prima sotto la propria responsabilità le convenzioni, come feci col Piaggio, e poi si fanno integralmente approvare dal Parlamento. (*Approvazioni*).

Qui invece abbiamo un sistema misto dove alcune cose si fanno approvare dal Parlamento ed il resto si rinvia ai capitoli, come le particolari discipline intorno alla esecuzione dei servizi, alla vigilanza, ai casi di guerra, alla contumacia, ecc., disposizioni le quali ora nel disegno di legge sono omesse o vi si trovano in formule affatto sommarie, mentre è evidente che la redazione di questi patti fatta in un senso o nell'altro, può aggravare od alleggerire le condizioni dell'assuntore. (*Vive approvazioni*).

E qui, onorevoli colleghi, dovrei occuparmi dei peggioramenti delle linee, degli approdi, ecc.; ma su questo punto non voglio insistere perchè non si dica che io voglia elevare malcontenti locali o regionali ad argomenti di critica o di polemica, (*Benissimo! Bravo!*), ed anche perchè in questa Camera le singole regioni marittime e i singoli porti hanno rappresentanti autorevoli ed eloquenti che meglio di me potranno far vedere quello che col progetto Bettolo si sia guadagnato o perduto.

Dopo ciò, a prescindere dal peggiorato regime delle tariffe e del materiale, ricapitolando quello che riguarda la parte finanziaria, dico che col disegno di legge, in confronto del precedente, s'è perduto per lo Stato: la possibilità della riduzione delle sovvenzioni al disotto dei massimi, perchè i massimi sono stati consolidati come sovvenzioni, e si è perduta la partecipazione dello Stato agli utili.

Si è perduto il diritto dello Stato di dividere alla fine del contratto con l'assuntore il fondo di riserva, (e su questo non c'è dubbio perchè i fondi di riserva bisogna accantonarli), nonchè il fondo per le oscillazioni nel prezzo dei carboni e per le grandi riparazioni.

Si è perduto il diritto di pegno su tutto il materiale e si è perduto il diritto di prendere possesso, occorrendo, non solo dei piroscafi, ma di tutta l'azienda.

D'altra parte l'onorevole Nitti ha fatto l'esame analitico di quello che riguarda la emissione delle obbligazioni.

Mentre si è perduto tutto quello che ho detto, si è conservata invece l'emissione

straordinaria delle obbligazioni al di là dei limiti fissati dal Codice di commercio. (*Vive approvazioni*).

E, come nel nostro disegno di legge, il servizio delle obbligazioni sarà fatto con le sovvenzioni. Ed allora mi associo all'onorevole Nitti nel dubitare se questo sia giustificato col sistema che proponete.

Nel mio sistema si poteva intendere, perchè si trattava di un'azienda semi-pubblica, in cui lo Stato aveva larghissima parte partecipando agli utili; ma quando si tratta di un'azienda privata, non vedo perchè si debba concedere questa straordinaria facoltà della emissione delle obbligazioni al di là dei limiti del codice di commercio. (*Vive approvazioni — Commenti*).

Ma soprattutto mi duole che si sia fatto getto completo del controllo statale sull'azienda della marina sovvenzionata. Non solo non si trova più nel disegno di legge quel completo e robusto sistema di controlli che nel mio disegno di legge era organizzato a difesa dello Stato, ma si rinunzia a qualsiasi garanzia.

Si rinunzia al diritto di rescissione del contratto in certi casi, si rinunzia al diritto di sospensione del pagamento delle sovvenzioni in certi altri, si rinunzia completamente al diritto dello Stato di ispezionare la contabilità degli assuntori. (*Approvazioni*).

Ora, onorevoli colleghi, il controllo dello Stato è stato uno dei cardini del mio disegno di legge ed io comprendo che questo principio sia stato fieramente attaccato, sia stato dileggiato, sia stato screditato con sottili artifici. Ma se vi è argomento nel quale si è esagerato, è proprio questo. Perchè potrà essere vero che il controllo dello Stato sia meno efficace, meno oculato del controllo che i privati esercitano sulle proprie aziende, ma da questo a dire che il controllo dello Stato non ha valore affatto, ci corre un abisso. E lo stesso modo con cui questo controllo è stato combattuto, dimostra appunto che poteva essere efficace, e mi duole, onorevoli colleghi, che venga così a naufragare una delle precipue idealità che avevano ispirato le mie proposte, vale a dire quella di far sì che lo Stato non continuasse, come per lo innanzi, a restare completamente al buio del funzionamento di aziende alle cui spese esso contribuisce così largamente, (*Bravo!*) che potesse conoscere le vere condizioni di queste aziende, il vero rendiconto delle singole linee e quindi la misura più o meno congrua delle sovven-

zioni e anche di impedire che, nelle gestioni sociali, possano formarsi quelle riserve nascoste le quali sono o possono essere fonte di indebiti arricchimenti a carico dello Stato e dei contribuenti. (*Approvazioni*).

E assai ancora mi duole di aver letto nella relazione della Commissione l'annuncio che il Governo voglia proporre la retrocessione delle linee di Stato all'industria privata. Io ho viva fede che, se questa proposta sarà fatta, il Parlamento non l'approverà. (*Vive approvazioni*).

Io già non credeva che fosse opportuno provvedimento il passaggio delle linee di Stato dalla Direzione generale delle ferrovie al Ministero della marina, ma non avrei mai creduto che questo provvedimento avesse preludiato a un provvedimento di così grave importanza politica, come quello che ora ci si annuncia.

Ho sempre creduto che l'esercizio di Stato delle linee di comunicazione con le grandi isole, fra le nostre proposte, costituissero forse la parte migliore e la più importante. Proponendo le linee di Stato noi non solo abbiamo voluto assicurare in modo indefettibile le comunicazioni di quelle nobili regioni col continente; non soltanto abbiamo voluto dare allo Stato un mezzo poderoso nelle tariffe per correggere certe sperequazioni economiche che fra le isole e il continente possono verificarsi (*Bravo!*), ma soprattutto abbiamo voluto dare allo Stato l'*ubi consistam*, la pietra di paragone in materia di servizi marittimi. (*Approvazioni — Commenti*).

SONNINO SIDNEY, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. State freschi!

SCHANZER. Orbene, oggi si leva un allarme finanziario forse esagerato e si annuncia che queste linee saranno restituite all'industria privata, distruggendo così la principale arma che avevamo foggata, per dare allo Stato, nei riguardi delle Compagnie, una relativa indipendenza? (*Approvazioni*).

Ed ora sono giunto al termine del mio sommario e sintetico discorso, (*Segni di attenzione*), perchè non ho voluto entrare in un esame analitico di confronti tra i due disegni di legge, per non abusare della vostra cortese pazienza.

Ma prima di chiudere consentitemi la espressione di un altro rammarico, e cioè che con questo disegno di legge si stia per dar vita ad un vero e proprio monopolio in materia di servizi marittimi.

Tutti ricordano i fieri attacchi al Mini-

stero Giolitti per il contratto Piaggio. Ma oggi che cosa vediamo? Tutti o quasi tutti i servizi sovvenzionati sono affidati ad una unica Compagnia, e pei servizi liberi delle grandi linee si dovrà venire ad accordi, almeno per la massima parte, con quegli stessi elementi che costituiranno la Compagnia sovvenzionata.

E allora è facile rendersi conto degli effetti della situazione che verrà a determinarsi. Servizi liberi e servizi sovvenzionati, sotto forme diverse saranno nelle stesse mani e lo Stato impegnerà a favore delle stesse torze finanziarie monopolistiche, da una parte le sovvenzioni e, dall'altra, i quattro quinti dei contributi di nolo; e nessuna concorrenza sarà possibile, perchè da un lato gli assuntori riuniti nella Compagnia sovvenzionata potranno esercitare le linee libere, mentre che non si darà il contributo di nolo ai liberi armatori che faranno viaggi paralleli alle linee alimentate con il contributo di nolo.

Ora il pensiero politico (ed io sono lieto che si sia reso giustizia in questo all'opera del Ministero Giolitti, che fu così fieramente attaccato), il pensiero politico che ha sempre animato le nostre proposte fu quello di difendere strenuamente i diritti dello Stato contro coloro che allo Stato volevano imporsi. (*Approvazioni — Commenti*).

Oggi l'onorevole Nitti ha ricordato le strabilianti pretese della prima ora, i 50 milioni e poi i 40 e mezzo chiesti per la esecuzione della legge del 5 aprile 1908. Ebbene, noi a quelle pretese abbiamo resistito, noi abbiamo impegnata la battaglia, e non creda l'onorevole Nitti che quella battaglia sia stata vana o sterile, perchè, qualunque difetto potesse avere il contratto da me presentato, noi, distaccando dalla coalizione il Lloyd italiano, abbiamo conchiusa una convenzione che ha fatto ribassare irrevocabilmente e per sempre di una grossissima cifra di milioni (*Vive approvazioni*) le audaci pretese degli assuntori, e che costituisce la vera e la maggiore conquista che durante questa lunga odissea dei servizi marittimi sia stata fatta a vantaggio dello Stato. (*Vivissime approvazioni*).

E dopo questo, onorevoli colleghi, io chiudo il mio dire. Indicando per sommi capi i caratteri differenziali dei due disegni di legge, non ho obbedito ad alcuna velleità di recriminazioni, nè ad alcun sentimento di amor proprio ispiratomi dalla paternità del precedente disegno di legge.

Credo di aver parlato con serenità e senza

passione... (*Approvazioni — Segni di assenso*).

Voci. È vero! è vero!

SCHANZER. Ho parlato per compiere un dovere verso me stesso, verso i colleghi che con me presentarono le precedenti proposte, e soprattutto verso la Camera e verso il paese. (*Vivissime approvazioni — Vivi applausi — Moltissimi deputati si recano a congratularsi con l'oratore — Commenti animati e prolungati*).

(*La seduta è sospesa per pochi minuti*).

PRESIDENTE. Onorevoli deputati, si rechino ai loro posti e facciano silenzio!

Spetta di parlare all'onorevole Salvatore Orlando che svolgerà anche il seguente ordine del giorno da lui presentato:

« La Camera, convinta che, col progetto di legge sui provvedimenti per le industrie marittime nei rapporti con l'economia nazionale, si perpetuino, per ciò che riguarda i trasporti marittimi, gli stessi errori del passato, che hanno condotto al presente decadimento della nostra marina mercantile, passa all'ordine del giorno ».

ORLANDO SALVATORE. Onorevoli colleghi, dopo il poderoso discorso dell'onorevole Schanzer, io forse potrei rinunciare a parlare. (*No! no!*)

Ad ogni modo, io taglierò gran parte di ciò che dovevo dire e degli argomenti che dovevo trattare. Non voglio però tralasciare alcune dichiarazioni.

Allorchè io entrai nel Parlamento italiano nella passata legislatura, non avrei mai pensato di dovermi trovare un giorno in opposizione aperta con l'onorevole ministro Bettolo, per l'alta stima che ho avuto sempre per la sua persona e per la sua autorità parlamentare.

L'onorevole Bettolo che è il pensiero, anzi il cuore della nostra marina, è la nostra grande speranza di vittoria per la fiducia che egli ha saputo ispirare negli equipaggi e negli ufficiali; l'onorevole Bettolo era anche la speranza della marina mercantile per quelle idee che egli aveva avuto il coraggio di esporre nei suoi scritti ed in quest'Aula è che avevano fatto aprire i cuori a grandi speranze.

Io non ripeterò qui ciò che gli altri oratori hanno detto: come l'onorevole Bettolo non abbia mantenuto il programma annunciato e riconfermato nella seduta dell'8 luglio decorso; accennerò solo a questo: che l'onorevole Bettolo, nei suoi scritti che ho qui, dichiarava contraria ad ogni sviluppo

marittimo la costituzione d'una società unica sulle nostre coste, per la sua funzione di compressione su ogni nuova attività, su ogni nuovo sviluppo marittimo; ed ora raccoglie quelle poche compagnie libere che si trovano a navigare sulle coste italiane, e ne forma una società unica. L'onorevole Bettolo riduceva a 5 milioni le sovvenzioni pel Mediterraneo, ed oggi le porta a 15; dava 11 milioni e mezzo alla marina libera, allo scopo di aprire le grandi vie della navigazione transoceanica; ed oggi la navigazione transoceanica non la considera nei suoi quadri di linee, la lascia come una speranza del contributo di nolo.

Ora, perchè questo fatto, così impressionante, d'un uomo politico che rinuncia completamente, nel salire al potere, a quelle idee colle quali e per le quali al potere è salito? Le ragioni di questo fatto sono varie. Il paese tace, non parla, e non incoraggia il ministro alla riforma. Io stesso, qualche settimana fa, a Genova, lamentandomi di questo stato di cose col presidente della Federazione degli armatori, mentre l'invitavo a far discutere in materia così grave ed importante per gli interessi del paese, ebbi questa risposta: onorevole Orlando, io sono persuaso che, se questo stato di cose continua, fra qualche anno, noi non avremo più bandiera mercantile sul mare; ma i principali miei federati sono le grandi compagnie; ove io prendessi questa iniziativa dovrei dimettermi da presidente. Ed egli non parla, e mantiene la sua presidenza.

Questa è la condizione vera delle cose, pel momento: il paese non parla, perchè non può parlare. Ma noi che possiamo, abbiamo il dovere di parlare.

Ed un'altra difficoltà, forse, si è opposta all'attuazione delle idee dell'onorevole Bettolo. Egli si è trovato di fronte all'eterna questione, al fantasma, allo spauracchio che s'agita di fronte al paese: la scadenza delle convenzioni, al 30 giugno prossimo venturo. Già l'onorevole Cassuto incomincia appunto la sua relazione dicendo: badate al 30 giugno! L'onorevole Bettolo si deve essere trovato di fronte a pressioni alle quali egli ha creduto di cedere, mentre forse l'onorevole Giolitti vi si è sottratto, gettando i famosi disegni finanziari agli Uffici ed andandosene. Perchè l'onorevole Bettolo, venuto al potere (abbiamo veduto i comunicati in proposito sui giornali), disse ai concorrenti: abbandonate i vostri compromessi; ritirate i vostri depositi, poichè il Parlamento li

respingerebbe, e, in ogni modo, essi perderebbero ogni loro effetto, con la chiusura della sessione. In ogni caso ho pronto il mio programma minimo.

Contemporaneamente domandò alla Navigazione la proroga di un anno, che gli fu rifiutata. La domandò poi di sei mesi; e di questa domanda non conosciamo alcuna risposta concreta; solo abbiamo visto un comunicato in cui si diceva:

Voi non avrete nessuna proroga nè di 6 nè di 2 mesi nè di un mese, se prima non tratterete con gli assuntori e si aggiungeva: badate al 30 giugno! E l'onorevole Bettolo trattò, e forse fu questo il primo passo errato, perchè in questo modo egli veniva a riconoscere negli assuntori un diritto legale che toglieva al Governo ogni forza di trattare e di ottenere dei buoni patti. Meglio forse lasciar discutere la Camera o chiudere la sessione.

E lo spauracchio della scadenza del 30 giugno doveva naturalmente contribuire a peggiorare le condizioni delle trattative. Ora la questione del 30 giugno (è un argomento già trattato dagli oratori che mi hanno preceduto) non ha nessun valore, e non difettano gli argomenti coi quali i precedenti oratori hanno dimostrato che per quello che è traffico costiero solo in piccola parte è assunto dalla bandiera sovvenzionata.

Non cito le cifre per non annoiare la Camera. Ricordo solo le parole di Benedetto Brin nella discussione della legge sulla marina mercantile del 1896. Egli diceva: Guardate che il traffico sulle nostre coste è assunto dalla bandiera nazionale mentre quella estera della quale alcuno mostra di preoccuparsi, non arriva a prendere neppure l'uno per cento del traffico totale. Dunque non occorre preoccuparsi del traffico costiero, perchè questo è già acquisito alla marina nazionale libera e sovvenzionata, quest'ultima per piccola parte.

Se poi noi guardiamo al traffico coll'estero, che potrebbe preoccupare qualcuno, noi vediamo che per ordine d'importanza di traffici con l'estero, noi abbiamo questa graduazione. La Germania, l'Inghilterra, la Francia, l'Austria. Voi lo sapete, alla Germania provvede pur troppo la bandiera tedesca. Con la Francia vi sono numerosi piroscafi che vanno a Marsiglia da Genova e da altri porti e sono piroscafi liberi non sovvenzionati.

Dall'altra parte, per l'Austria, vi sono le convenzioni fra la Navigazione e il Lloyd austriaco, per le quali quest'ultimo può ve-

nire a Venezia, mentre la Navigazione generale si è inibita di andare a Trieste, di modo che il traffico non può svolgersi, per parte nostra, che colla marina libera. Abbiamo le comunicazioni con Tunisi, ma la linea Cagliari-Genova-Tunisi, io ne ho la sicurezza matematica, perchè ho studiato molto la questione, è una linea proficua che sarà sempre esercitata anche senza sovvenzioni.

Resta il Mar Nero, regolarmente battuto dalla nostra bandiera libera. Per le colonie nestre si dovrebbe naturalmente provvedere e sarebbe assai facile. E per le piccole isole sarebbe facile provvedere, coi contratti in corso o altrimenti. Eppoi perchè preoccuparci del 30 giugno quando sappiamo, come è stato ripetuto qui dentro, che la Navigazione continuerebbe a navigare coi suoi piroscafi, perchè evidentemente non vorrebbe far getto del suo materiale inutilizzandolo nei porti?

Dunque la paura di questa scadenza l'onorevole Bettolo, come uomo di mare, non doveva averla. Egli avrebbe dovuto trattare senza pensare al 30 giugno.

Pur troppo però nessuno ha interesse a togliere importanza a questa data malaugurata anche di fronte all'evidenza dei fatti e delle cifre. Perchè gli assuntori hanno tutto l'interesse a mantenere viva la preoccupazione del paese per spingere il Governo a firmare i compromessi, ed il Governo ha lo stesso interesse per obbligare il Parlamento ad approvare le leggi dei servizi marittimi. Per questo non si vuole aprire mai questa finestra, dalla quale una gran luce verrebbe sui nostri traffici marittimi e sugli interessi marittimi del paese. (*Approvazioni*).

Appunto prevedendo questo fatto assieme agli onorevoli Nitti e Marcello insistero nella Commissione parlamentare che studiò la legge del 5 aprile 1908 perchè si istituisse il servizio di Stato per le comunicazioni colle isole, perchè assicurate quelle comunicazioni il paese avrebbe potuto con tranquillità affrontare anche la cessazione dei servizi sovvenzionati.

La Commissione e l'onorevole presidente Chimirri accettarono questo concetto e la Camera approvò questo nuovo istituto.

Adesso si dice che l'esercizio di Stato sarà un esercizio oneroso. Ed anche su questo ho il dovere di trattenerne la Camera, perchè quando si trattò di stabilire le dimensioni dei piroscafi e della forza delle macchine, ecc., io fui pregato dal presi-

dente della Commissione onorevole Chimirri di dare la mia opinione, studiai la cosa e dissi che due mila duecento tonnellate erano più che sufficienti, che otto mila cavalli, per dare la velocità di 20 nodi in navigazione sarebbero stati sufficienti. Invece cosa si è fatto? Si sono aumentati i tonnellaggi portandoli credo oltre 3000, si è aumentata la forza da otto mila a dodici mila, e il consumo di combustibile salì tanto che vi è una maggiore spesa per esso di circa quattro o cinque cento mila lire e più all'anno.

Ora con quali criteri si fece ciò? Di chi la responsabilità di avere violato la legge?

DI STEFANO. Perchè non andavano i vapori.

ORLANDO SALVATORE. L'onorevole Di Stefano mi interruppe già altra volta su questo argomento e vi fu una discussione fra noi nella Camera: l'onorevole Di Stefano disse che le dimensioni erano dificienti e che occorreva aumentare, se ben ricordo, sino a 4,000 tonnellate la stazza; io mi opposi facendo i miei modesti apprezzamenti da ingegnere, e la Camera mi dette ragione.

Ora, onorevole Di Stefano io ho qui dei dati in previsione appunto delle possibili contestazioni. Io conosco le navi di questo tipo che navigano attorno all'Inghilterra e conosco non solo i piroscafi della Manica, ma anche quelli del mare d'Irlanda, che fanno viaggi identici ai nostri da Napoli a Palermo e viceversa: sono piroscafi con velocità di oltre i venti nodi e che hanno dato alle prove ventidue e ventitre nodi.

Si fa il viaggio di notte come da Napoli a Palermo, vengono uno da una parte ed uno da l'altra e si incrociano come da Napoli a Palermo e percorrono ancora la stessa distanza; si dorme a bordo come da noi e vi è un assai maggior numero di passeggeri.

Ebbene, sa l'onorevole Di Stefano, che mi dà così facilmente dell'incompetente, quali sono i tonnellaggi di quei piroscafi costruiti da poco? 2.086 e 2.180 tonnellate. E sono i più grossi; perchè veda, egregio collega, quelli della Manica che ricevono centinaia di persone ed hanno per quanto facciano un breve viaggio di giorno; anch'essi cabine, dove non si dorme ma con una sterlina, si va liberamente a soffrire il mal di mare durante la traversata, sono tutti piroscafi da 1,500 a 1,600 tonnellate...

DI STEFANO. Pagare una sterlina per soffrire!

ORLANDO SALVATORE. Nessun piroscafo nè sulla Manica nè nel mare d'Irlanda

è stato costruito della grandezza di quelli che abbiamo noi.

E per ciò, onorevole Di Stefano, mi consenta che se io ho detto degli spropositi sono però in compagnia assai buona ed ho i fatti dalla mia parte che comprovano l'esattezza delle previsioni mie. Perciò di questo aumento a lei va forse la responsabilità, come va al ministro del tempo.

DI STEFANO. È la cosa in sè stessa che decide della responsabilità.

ORLANDO SALVATORE. Intanto se ella ha parlato contro, ella ha contribuito a quest'aumento. Ed ella, ripeto, ha la responsabilità come l'ha il ministro. E la responsabilità del ministro è questa: di avere affidato questo esercizio a degli eminenti uomini, vere illustrazioni della marina militare, ma che non erano al loro posto in questo campo mercantile.

In ogni modo io deploro l'aumento apportato nelle spese di esercizio dall'accrescimento ingiustificato delle dimensioni di questi piroscafi, ma ora li abbiamo; e deploro che si voglia cederli all'industria privata prima ancora di aver risolto il problema delle convenzioni marittime.

E riprendo il mio dire constatando che il contratto che l'onorevole Bettolo si proponeva di fare in evidenti condizioni di inferiorità, non poteva riuscire vantaggioso per il paese. Ad ogni modo, onorevole Bettolo, contratti di questo genere a trattativa privata sono sempre accolti con diffidenza dal Parlamento.

Questo è avvenuto pel contratto del precedente Ministero; questo è avvenuto anche in Francia per il contratto delle Messaggerie marittime, e questo avviene ora per il suo.

E la ragione è questa, creda pure a me; quando si vive qualche tempo nell'ambiente parlamentare o nell'esercizio della difesa militare del paese, o nell'esercizio del potere, si finisce per vivere in un mondo teorico; ci si allontana tanto dagli affari che quando si viene a tu per tu, a tavolino, con dei valenti avvocati o con provetta gente di affari, i vantaggi non sono mai per il Governo.

Mi limiterò ad esaminare la parte del disegno di legge che riguarda il materiale e che è appunto quella che rientra nella mia modesta competenza.

Non farò un confronto tra il disegno di legge Bettolo e quello dell'onorevole Schanzer perchè sono contrario ad ambedue perchè non approvo la costituzione della società

unica che schiaccia le nuove iniziative e sono contrario a che si approfondano somme troppo forti nella misera navigazione del Mediterraneo mentre si trascurava la navigazione dell'Oceano.

Dico soltanto questo: vi erano degli intraprenditori che avevano assunti i contratti a determinate condizioni, avevano firmati i compromessi ed avevano fatto dei depositi cauzionali; questi stessi intraprenditori hanno adesso cambiato i loro patti. Ora questi nuovi patti sono più vantaggiosi per loro o per lo Stato?

Ripeto esaminerò solo la questione dal punto di vista del materiale.

Bisogna prima di tutto escludere dal progetto 120-B le linee che oltrapassano lo stretto di Gibilterra ed il canale di Suez perchè queste linee non sono comprese nel progetto dell'onorevole Bettolo. Restano quindi soltanto le linee postali, commerciali e postali commerciali locali del progetto 120-B, da mettere a confronto con le linee postali politiche e commerciali politiche e di concentramento del progetto Bettolo.

Per quanto riguarda il tonnelloaggio postale, distinte colla caratteristica P, del progetto 120-B, abbiamo una media di 3187 tonnellate contro 2114 tonnellate del progetto Bettolo; quindi una forte differenza. Per quanto riguarda la velocità esiste pure una fortissima differenza, poichè da 13,25 nodi del progetto 120-B, si passa a 12,32 del progetto Bettolo...

BETTOLO *ministro della marina*. Ma che confronto fa? Io non capisco.

ORLANDO SALVATORE. Faccio delle medie per trarne dei criteri sintetici. Mi lasci finire il mio ragionamento.

BETTOLO, *ministro della marina*. Ma bisogna che ella confronti le linee postali del mio progetto con quelle del progetto Schanzer.

Voci. Lo lasci dire!

ORLANDO SALVATORE. Onorevole ministro, il progetto 120-B è il progetto Schanzer, come risulta dalle aste (*Interruzioni*).

Nelle linee postali commerciali di quel progetto, si hanno 42 piroscafi della stazza media di 1683 tonnellate per 11,50 di velocità; nel progetto Bettolo invece, si hanno 39 piroscafi commerciali di 1753 tonnellate come media, ma con una velocità assai minore perchè scende a 9,95 sempre mediamente.

Ci sarebbe poi da fare il confronto fra le linee di concentramento e quelle com-

merciali, delle aste; per queste linee la velocità passa da 9,82 del progetto 120-B, a 9,50 del progetto Bettolo, sempre il tutto come media. Ma questo confronto non vorrei farlo (mi permetta, onorevole ministro l'espressione) per carità di patria, perchè il materiale delle linee di concentramento è assolutamente inaccettabile...

BETTOLO, *ministro della marina*. Ma sono quattro piroscafi!

ORLANDO SALVATORE. Sono nove se non erro. In ogni modo io riconosco che, per fare una media, noi dobbiamo conglobare le linee postali-politiche e commerciali-politiche del progetto Bettolo, con le linee postali, postali-politiche e postali-commerciali locali dell'altro progetto. Si tratta da una parte di 67 piroscafi, e dall'altra di 58.

Le sovvenzioni per miglio di tutte quante le linee sono di lire 5,80 per il progetto Bettolo e lire 5,89 per tutti quanti i servizi risultanti dalle aste; esclusi i viaggi fuori stretti, per le linee che paragoniamo si va invece da 6,04 a 6,32.

Ho calcolato colla maggior possibile esattezza; ma ad ogni modo se fossi incorso in errore, l'onorevole Bettolo mi corregga. Sono al massimo dunque 28 centesimi di più, che calcolati sopra un percorso di 2184 mila miglia del progetto Bettolo portano una economia di 615 mila lire. Dunque a prima vista vi è questa economia di circa 600 mila lire. Ma vediamo di contro quale è il vantaggio, che gli assuntori si sono assicurato, perchè altro è percorrere il miglio e 12 nodi, altro è percorrerlo con 11 nodi. Ora, se facciamo le medie delle velocità dei due gruppi, per fare il confronto delle sovvenzioni, che si pagano per miglio, vediamo che esse sono le seguenti.

Nel progetto Bettolo si hanno per le due linee 67 piroscafi colla velocità di 10,93. Nel progetto delle aste sono 58 piroscafi della velocità di 11,90. Abbiamo quindi una velocità in più di circa un nodo. Sa la Camera che cosa vuol dire un nodo di aumento? L'onorevole Bettolo, che è valente tecnico, lo sa.

Voci. Lo dica anche alla Camera!

ORLANDO SALVATORE. La forza delle macchine è proporzionale al cubo della velocità. Facendo il cubo delle velocità dei due gruppi si ha un aumento nella forza di macchina del 28 per cento.

Ora, la nave tipo di queste linee è di 1900 tonnellate e richiede mille cavalli di forza per fare 10,93 nodi e ne richiederà 1280 per fare i nodi 11,90 che risultano dalle

aste. Vi sono quindi, come aumento di consumo di combustibile, compreso il macchinario accessorio, accensioni, ecc., circa 247 chilogrammi all'ora, cioè 21 chilogrammi circa a miglio; e perciò sopra 2,184,000 miglia, tutto compreso e calcolando il carbone a 33 lire posto a bordo, si va ad una somma, per economia di combustibile, che avvantaggia le spese di esercizio, di 1,500,000 lire circa.

Queste sono cifre, che a lei, onorevole Bettolo, sono certamente sfuggite.

BETTOLO, *ministro della marina*. Non mi sono sfuggite affatto!

ORLANDO SALVATORE. Se a queste cifre aggiungiamo le materie grasse al 7 per cento si va a oltre 1,600,000 lire. Lascio da parte tutte le economie, risultanti dalle minori spese di personale, di riparazione, ecc.

Facendo la differenza, si ha un'economia reale pei nuovi contratti a favore dell'assuntore, in dipendenza solo dei consumi, di circa un milione di lire.

Io non insisto, ad ogni modo, su questo punto; ho soltanto indicato questa minore spesa perchè si possa giudicare qual vantaggio certamente, dai nuovi contratti, sarebbe venuto allo Stato.

Per quello che riguarda le spese di acquisto, si avrà anche economia in dipendenza della minor forza dei motori, che va globalmente a 18,000 cavalli circa su tutta la flotta dei due gruppi, cioè che rappresenta 3 milioni e mezzo almeno.

Ma su questo dato non si può insistere troppo, perchè non sappiamo quali piroscafi saranno costruiti e quale sarà l'unità media tipo, su cui si dovrà calcolare la spesa di impianto.

Però un altro appunto devo fare sul materiale, su cui ha già parlato l'onorevole Schanzer, e cioè la differenza di età.

Abbiamo nelle linee postali e postali commerciali e di concentramento delle aste, un'età di 20 anni. Nelle linee commerciali una età di 30 anni. Adesso si va a 20 anni nelle postali politiche e a 28 nelle politiche commerciali.

Questa età massima di 28 anni sembrerebbe un miglioramento sul 30 massimo delle aste, ma non è così, perchè risulta dalla minore durata delle convenzioni, quindici anni invece di venti.

Vi sono poi le linee di concentramento in cui sono ammessi piroscafi di qualsiasi età, e queste linee di concentramento che traversano da nord a sud il Mediterraneo sono importanti, e non ritengo giusto far navigare un materiale con la sola garanzia

di un permesso di capitaneria di porto, quello stesso permesso che si dà ai piroscafi che vanno in disfaccimento; di sei mesi in sei mesi.

Su questo punto dell'età dei piroscafi, se il progetto dovesse passare alla discussione degli articoli, mi propongo di insistere quando si discuteranno gli articoli stessi.

Noi abbiamo tanto atteso questa legge per veder rinnovare il materiale, ed invece vediamo ribadita questa catena di vecchi piroscafi. (*Approvazioni*).

Se permettete vi darò un'idea delle età medie dei piroscafi negli altri paesi. (*Parli! parli!*)

Non parlo dell'Inghilterra, perchè è risaputo che in Inghilterra un piroscavo a quindici anni si vende. Eccovi l'età media dei piroscafi della Germania. Ho qui la statistica tedesca del 1906, che potrà aver subito oggi qualche variazione, ma certo non molto sensibile, per le continue radiazioni che si fanno di vecchio materiale.

Sarà variata di poco, dico, perchè ci saranno i vecchi piroscafi che sono scartati ed i nuovi che sono entrati. Dunque nel 1906 la Società *Hansa* aveva piroscafi di un'età media di 4.1, l'*Hamburgo Sud America* di 5.8, l'*Australiana* di 6.2, la *Kosmos* di 6.4, il *Lloyd Germanico* di 6.9. E non sono compagnie nuove, onorevoli colleghi: il *Lloyd Germanico* è nato nel 1857; poi abbiamo l'*Hamburgo America* con 7.5 e via fino alle più vecchie con 13.2. Ed ancora, se noi guardiamo un altro paese che è pure nelle dolorose condizioni in cui ci troviamo noi, la Francia, e guardiamo il contratto delle *Messageries*, troviamo l'età media delle sue navi che sono ritenute molto invecchiate, a 20 o 21 anno.

Orbene, quale è l'età media dei piroscafi che abbiamo noi nelle linee sovvenzionate? Le cose bisogna dirle forte, signori miei, e lo dico senza sentimento d'offesa alle persone che hanno diretto quelle compagnie, colle quali ho avuto nel passato rapporti d'affari, e conosco ed apprezzo le difficoltà che spesso hanno dovuto incontrare, ma occorre mostrare lo stato in cui si trova il naviglio di queste compagnie solo per dimostrare alla Camera ed al Governo che le compagnie sovvenzionate altro non sono che alberi destinati a non fruttificare ma a morire in pianta. (*Approvazioni*).

Dunque la *Navigazione generale* si trova in questa condizione che su 102 piroscafi che fanno i servizi sovvenzionati la media età

è di 30 anni. (*Ooh! ooh! — Commenti animatissimi*).

Se poi noi andiamo a guardare il materiale di quella famosa società unica che dovrà ringiovanire la nostra marina, ebbene, su 45 vapori che vi andranno, come ci risulta dai documenti comunicati alla Camera, l'età media è di 27 anni. (*Commenti*).

Ma vi è ancora un altro materiale che aspetta di entrare trionfalmente in questa nuova incarnazione di convenzioni, il materiale della compagnia Parodi, che fa la navigazione lungo le coste, e che guadagna ora anche senza esser sovvenzionata.

Orbene, questi piroscafi sono questi: Amicizia 38, Angelo 26, Avvenire 38, Jolanda 27, Maria Madre 32, Pino 40, Spes 40 Villareal 35. (*Oh! oh! — Commenti animati*).

Ed io mi permetto di richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro sopra una questione assai grave.

La navigabilità dei piroscafi, come la Camera sa, è garantita e assicurata dal Registro italiano. Quando il periodo di navigabilità scade e siamo alla fine della classe, se ne domanda un'altra. Si fa una riparazione; e quando il registro comincia ad aver paura di non poterla dare per un periodo lungo, la dà per un periodo brevissimo.

Onorevole ministro, mi ascolti un poco... io la prego di richiamare il Registro su queste concessioni di classe che si fanno di anno in anno. Quando si dà la classe, sia pur ridotta, sia pure la seconda per un anno, vuol dir questo: io ho fiducia nelle riparazioni fatte eseguire, ma nessuna fiducia che le parti nuove siano applicate su parti vecchie sufficientemente solide. Quando il piroscavo quindi ha una certa età, deve sparire dalle linee sovvenzionate! Le linee sovvenzionate, del resto, rappresentano la navigazione ufficiale del Paese, e non si può accettare un progetto col quale si raccoglie assolutamente lo scarto di tutte le Compagnie per costituire quel naviglio che dovrebbe essere il campione della nostra navigazione! (*Approvazioni*).

E passo ad altro.

Se queste sono dunque le condizioni del materiale, vediamo almeno se facendo tanti sacrifici si sia assicurato qualche vantaggio per il Paese. L'onorevole Bettolo, come corrispettivo a questa diminuzione di velocità, a questo aumento di età, ecc., ci dà un contributo di nolo. Che cosa si propone l'onorevole Bettolo col contributo di nolo? Due scopi nobilissimi: primo, di far sorgere e sviluppare finalmente questa marina

libera tanto aspettata e poi di coltivare, di promuovere, i traffici interoceanici.

Per quello che riguarda la marina libera, l'effetto dei contributi di nolo nel senso di promuoverla, io non credo possa essere grande, possa essere efficace, e non credo che possa essere raggiunto lo sviluppo della marina mercantile con un sistema che si presta ad una grande quantità di inconvenienti. Io sorvolo su tutte le critiche di carattere finanziario che l'onorevole Bonomi ha così magistralmente sviluppato.

Io dirò semplicemente il mio concetto, sia pure grossolano, quello che ho sempre avuto nella mia vita passata; ed è questo: che la marina libera ha da essere libera veramente. Voi non potete promuovere e sviluppare una marina libera legandola al traffico che va e viene delle nostre coste, legandola a contributi variabilissimi, speciali per certe merci, specialmente attribuiti alle grandi navi, ecc.

Con tutti questi legami la marina libera non crescerà! Onorevole Bettolo, creda, se questi concetti fossero prevalsi, non sarebbe mai esistita la marina libera a vela italiana, quando la nostra marina era veramente la prima al mondo, quando la nave partiva da Genova e tornava dopo tre o quattro anni! Ma in ciò sta la funzione che deve avere la marina libera: trafficare con tutte le merci, con tutti i paesi, e mandare i noli a casa per arricchire il Paese! (*Approvazioni*).

Se questi concetti fossero prevalsi negli altri Paesi, nessuna marina libera si sarebbe costituita! Guai alla marina inglese, alla marina tedesca se dovessero solo trafficare con le proprie coste! Ed io vi citerò un fatto, onorevoli colleghi, a questo proposito. Si tratta di un piccolo episodio che mi accadde andando alla riunione di aviazione di Brescia. Io mi recai colà, e da Brescia, al campo di aviazione, andai con un modesto veicolo. L'andata andò abbastanza bene: e impiegai poco più di un'ora. Ma il ritorno fu un affare molto più difficile, in quanto che la quantità enorme di automobili che si era trovata riunita nel campo sopravveniva, ci raggiungeva, con le trombe impauriva il cavallo che si fermava; il vetturino si voltava indietro e gridava; insomma, non si procedeva.

Allora io dissi al vetturino: volta i fari indietro; non illuminare più la via in avanti, ma illuminala indietro. E così noi potemmo arrivare a Brescia, evitando il pericolo di essere schiacciati da tutta quella

onda sopravveniente e che rappresentava il progresso.

Ora quando si tratta della nostra marina mercantile, onorevoli colleghi, noi siamo in questa condizione, dobbiamo guardare indietro, non possiamo più guardare innanzi poichè paesi che prima stavano allato di noi di troppo si sono ormai allontanati nella rapida marcia del loro progresso.

Noi siamo passati dal sesto posto che avevano nel 1896, al nono e continueremo a scendere malgrado le costruzioni ultimamente fatte per l'emigrazione, quando il materiale decrepito pel cessare delle sovvenzioni sarà radiato.

E se noi guardiamo indietro vediamo che ci hanno quasi sorpassato paesi a cui nessuno di noi avrebbe mai pensato. E fra questi la Grecia. Bisogna confrontare le statistiche; da esse si vede come la marina greca nel tonnellaggio di movimento dei nostri porti viene subito dopo l'inglese.

Si tratta di un paese abitato da latini come noi che non ha nè ferro nè carbone come il nostro, di un paese che non ha cantieri e noi li abbiamo, di un paese povero, mentre noi siamo ricchi, almeno ce lo assicurano i ministri del tesoro e delle finanze. Come la Grecia ha potuto provvedere a questo sviluppo enorme della marina mercantile dal 1884 a questa parte?

Sapete come, onorevoli colleghi? Con la più ampia libertà e senza spendere un centesimo.

La marina greca possiede più di 350,000 tonnellate nette di piroscafi ed ha oramai linee regolari nel Mediterraneo, ha istituito anche linee regolari con l'America del Nord, e noi siamo nelle condizioni di doverci dibattere in queste discussioni se vogliamo far girare la bandiera italiana nel Mediterraneo, a sovvenzionarla con quindici milioni e più all'anno!

Io vorrei quindi che l'onorevole Bettolo convenisse che siamo in un errore gravissimo, e che, se non ci ravvediamo a tempo, la nostra bandiera sparirà davvero dal mare.

Due paesi hanno seguito questo sistema delle sovvenzioni pertinacemente: l'Italia e la Francia, ed ambedue si trovano nelle stesse dolorose condizioni. Permettetemi una citazione e mi avvierò alla fine.

Il ministro Thompson in Francia nel presentare la legge del 1905 sulla marina mercantile, dice queste testuali parole: « Infatti, non si tratta più, come nel 1881, o nel 1893, o nel 1902, dello sviluppo della marina mercantile che si trova in ginocchio, è la sua esistenza stessa ».

A questa dolorosa constatazione, l'errore pertinacemente sino allora seguito dalla Francia doveva condurre il ministro francese!

Il direttore dell'Amburgo-America, Ballin, il più eminente e benemerito uomo della marina mercantile tedesca...

BETTOLO, *ministro della marina*. Volevo citarlo io, mi ha tolto adesso un argomento.

ORLANDO SALVATORE. ...quell'uomo che fu così caratterizzato da un acuto osservatore francese, il Mirheau: « Qui è un ometto piccolissimo e vecchio, quasi altrettanto piccolo e vecchio e poco più pesante del pendolo dell'orologio di Beauvais, il signor Ballin, il cui genio è l'anima motrice di questo gigantesco istrumento di espansione commerciale (l'Amburgo-America). Da sè solo il signor Ballin ha fatto per la grandezza e per la prosperità tedesca più che i cannoni di Moltke, le menzogne di Bismark, l'universale irrequietezza di Guglielmo II ».

Ebbene, questo uomo così pratico di traffici marittimi dice questo di noi:

« L'esperienza ha provato che il sistema delle sovvenzioni non solamente non favorisce la navigazione ma la pregiudica. Per convincersene basta riportarsi alle linee di navigazione francesi e italiane. La navigazione prospera soprattutto in grazia della libertà e della indipendenza ».

BETTOLO, *ministro della marina*. Questa è la verità! Ma è strano che lei abbia capitanato una Commissione per venire a domandare degli approdi. (*Si ride — Commenti*).

ORLANDO SALVATORE. Onorevole Bettolo, alla sua interruzione risponderò a suo tempo, perchè non ho facilità di parola; e, se perdo il filo, non riesco più ad andare avanti bene.

Io non discuto quale dei due concetti qui enunciati sia giusto, se cioè la merce segua la bandiera o la bandiera segua la merce.

Per quello che ho veduto, so questo, che quando in un porto italiano si trovano a fianco due piroscafi, uno italiano ed uno forestiero, la merce italiana segue sempre il piroscavo italiano, ancorchè il nolo sia più alto.

In conseguenza, secondo il mio parere, se si deve regolare una corrente di traffico, si deve regolare quella dei viaggiatori. Il viaggiatore non preferisce la bandiera, ma va dove gli conviene, dove il prezzo è minore, dove le condizioni sono migliori. La merce è sempre patriottica, il passeggero no.

Vi sono sì dice i trattati di commercio, vi

è la parità di trattamento e su questo punto non voglio troppo insistere. Il trattato con la Germania che è il più specifico, parla di merci, non di passeggeri, perciò mi sembra che non dovrebbe essere impossibile regolare questa materia nell'interesse della nostra marina. Ma non insisto su questo punto.

Credo però che forse era assai più efficace avviare il passeggero alla nostra bandiera che non la merce, perchè la merce la segue spontaneamente.

La questione è che manca la nostra bandiera sui mari.

La merce arriva da tutte le parti del mondo. Non è possibile istituire linee sovvenzionate in tutte le parti del mondo. Ma popolate i mari della nostra bandiera e vedrete che non solo la merce che esce, ma anche quella che arriva seguirà la bandiera italiana. E cesserà allora la vergogna di vedere da dieci anni in qua la nostra bandiera stazionaria nei traffici internazionali intorno ai quattro milioni o poco più di tonnellate, mentre le bandiere estere sono salite dagli otto ai tredici milioni.

Bisogna svegliare i traffici nei porti lontani. Ormai, coi progressi della meccanica, coi moderni motori economici il traffico marittimo copre campi sempre più vasti.

Occorre quello che diceva l'onorevole Cavagnari, che fa dei discorsi con aria assai modesta, ma dice spesso delle grandi verità, (*Benissimo! Bravo!*) bisogna arrivare per primi a formarsi la clientela, prima che altri paesi se la formino. Così fanno gli altri Stati.

Bismark diede le prime e quasi uniche sovvenzioni tedesche per l'Estremo Oriente al Lloyd Germanico nel 1884. E prima di lui un nostro ministro aveva fatto altrettanto.

L'ho detto molte volte alla Camera e lo ripeto a costo di tediare, che Cavour nel 1852, subito dopo avere istituita la linea con la Sardegna, fece due linee: Genova-New-York e Genova-Buenos Aires. Quelle linee non portavano un collo di merce nè un uomo a quell'epoca. Fallirono varie Compagnie malgrado le sovvenzioni date e poi accresciute, ma la via fu tracciata ed oggi quelle linee non costano più nulla a nessuno e sono fonte di ricchezza pel paese...

Lei, onorevole Bettolo, che cosa fa con questo progetto di legge? Ci toglie ogni speranza di sviluppo per le linee transoceaniche!

Se guardiamo anche a ciò che fanno gli altri paesi anche nelle ultime legiferazioni, ed io le ho qui, la Spagna, per esempio, sino a poco fa, paese della più completa libertà,

non aveva mai speso un centesimo in sovvenzioni. Ma fiaccata dalla guerra con l'America, ha fatto una legge, nel decorso giugno, che l'onorevole ministro deve conoscere, perchè in qualche parte collima colla sua. In quanto al cabotaggio nulla fa. Il cabotaggio dice è riservato alla bandiera spagnuola. Anche da noi il nostro cabotaggio è riservato col fatto alle nostre navi, malgrado non vi siano leggi.

La bandiera estera non la esercita mai in modo sensibile. Solo quando qualche piroscafo straniero tocca diversi nostri porti, può fare qualche eventuale servizio di cabotaggio, ma non si arriva in tutto a 60 mila tonnellate all'anno. Dunque il cabotaggio noi lo abbiamo già acquisito.

La Spagna poi dà 2 milioni e 900 mila lire a linee libere, ma internazionali. E aggiunge un concetto che si avvicina a quello dell'onorevole Bettolo, nel senso che la nave deve caricare in media ogni viaggio 3 decimi di esportazioni e 2 decimi di importazioni, ma non si incarica di definire le qualità di merci, nè distingue i prodotti industriali, dagli agricoli, ecc.

Poi ci sono 1,600,000 lire per linee semi-regolari e finalmente vi sono le sovvenzioni per oltre 9 milioni tutte interoceaniche, per le comunicazioni colle Antille, le Filippine, ecc., ed oggi la Spagna non ha più colonie, ha soltanto interessi come li abbiamo noi.

La Francia. Il contratto francese stabilisce per il Mediterraneo un milione e mezzo, e la Francia ha l'Algeria, la Tunisia, e quindi ha interessi maggiori di quelli che non abbiamo noi. Poi dà 13 milioni e mezzo per linee interoceaniche. Noi diamo invece più di 15 milioni per il Mediterraneo e delle speranze per le linee interoceaniche.

Ora domando all'onorevole Bettolo: egli fa nutrire al paese la speranza che nuove linee interoceaniche possano sorgere; ma io rilevo l'articolo 87 del disegno di legge e questo mi dà anche modo di rispondere alla interruzione che l'onorevole ministro mi ha fatto. L'articolo 87 stabilisce l'obbligo al Governo di prorogare di sei in sei mesi i servizi attualmente esercitati per precedenti convenzioni tra i porti dello Stato e porti esteri fuori del Mediterraneo, servendosi delle somme da stanziarsi annualmente a termini dell'articolo 25.

Ora io ho fatto il conto che le sovvenzioni col contributo di nolo per le linee interoceaniche che risultano dalle aste vanno oltre i 4,400,000 lire. Come potrà egli isti-

tuirle se abbiamo disponibili per ora lire 3,300,000 circa?

E qui vengo finalmente alla interruzione dell'onorevole ministro.

Che cosa gli domandammo noi? Linee internazionali come tutti gli altri grandi porti: non abbiamo già domandato il ripristino della linea costiera, sapendo eh'essa sarà sempre esercitata dalla marina libera.

Io ho qui il memoriale di Genova. Genova domanda linee interoceaniche per il golfo del Messico, per l'Australia e per l'estremo Oriente. Noi livornesi siamo venuti a domandare la linea di Bombay e la linea di Alessandria, (*Segni di diniego dell'onorevole ministro*) ma soprattutto la linea per Bombay che avevamo nel progetto delle aste. L'onorevole ministro sodisfece alla nostra domanda aggiungendo l'obbligo che tutti i porti principali saranno toccati dalle linee transoceaniche, ma poi venne modificato l'articolo 87 in modo che secondo me compromette il dono fattoci; perchè prima si diceva: il Governo avrà facoltà. Ora si dice: il Governo dovrà prorogare di sei in sei mesi le convenzioni attuali. Quindi si stabilisce negli attuali assuntori un diritto che essi non abbandoneranno facilmente per venire coi contributi di nolo a toccare altri porti.

CASSUTO, *relatore*. Non è così. (*Commenti*).

ORLANDO SALVATORE. Onorevole collega Cassuto, mi permetta di esser in dissenso... perchè una facile acquiescenza può compromettere l'interesse del nostro porto.

CASSUTO, *relatore*. Chiedo di parlare per fatto personale. (*Rumori a sinistra*).

ORLANDO SALVATORE. Ho qui un telegramma del presidente della Camera di commercio, il quale dice questo: per assicurare concessione articolo 18 inclusione Livorno linee transoceaniche Camera commercio Livorno esprime voto che le proroghe attuali convenzioni indicate articolo 87 siano limitate a due al massimo; altrimenti concessione articolo diciotto resterebbe irrisoria. (*Interruzioni — Commenti — Conversazioni*).

Quindi hanno anch'essi il pensiero che io ho esposto. Ad ogni modo, onorevole Bettolo, noi le abbiamo chiesto linee internazionali che non vediamo niente affatto assicurate, e mi scusi la Camera se spintovi dall'onorevole relatore, ho toccato questo interesse di carattere regionale.

Onorevole Bettolo, è dovere dello Stato

di creare queste grandi correnti. Le piccole correnti vengono spontanee, quando voi avrete avviato le grandi. (*Bene!*)

È lo stesso di quello che avviene quando ci troviamo nella necessità di regolare il regime idraulico di una grande massa di acqua stagnante: noi non facciamo prima i piccoli rivoletti, apriamo un grande canale; i rivoletti si formano da sè. Così fanno tutti i paesi. Adunque aiutiamo la grande navigazione, lasciamo che la navigazione costiera serva allo sviluppo di nuove iniziative che devono sorgere in ogni porto. Facciamo finalmente una grande politica marinara. Per ciò io non darò il voto a questa legge. (*Vivissime approvazioni a sinistra — Molte congratulazioni — Commenti*).

PRESIDENTE. Il seguito di questa discussione è rimesso a domani.

Presentazione di una relazione.

PRESIDENTE. Invito l'onorevole Di Cambiano a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

DI CAMBIANO. A nome della Giunta generale del bilancio, mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: Permuta col comune di Torino del locale penitenziario per donne con un nuovo fabbricato da erigersi in detta città.

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

Interrogazioni.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni.

CIMATI, *segretario*, legge:

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro dei lavori pubblici, sul disastro ferroviario di Giardini, del 15 marzo.

« Colonna di Cesarò ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere le ragioni per cui si ritarda a provvedere all'ampliamento della stazione ferroviaria Grassano-Garaguso, ove sono urgenti ed indispensabili un terzo binario per la manovra dei treni e l'ampliamento della tettoia pel deposito delle merci in partenza.

« Materi ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro dei lavori pubblici sul disastro fer-

roviario del quale parla la stampa, avvenuto alla stazione di Giardini.

« Fulci ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro dell'istruzione pubblica per sapere come e quando voglia finalmente provvedere all'esproprio del palazzo della Ragione ed altri storici edifici annessi alla Badia di Pomposa, per iniziare il restauro dell'insigne monumento bizantino-ravennate anche in omaggio ad una recente deliberazione del Consiglio superiore di belle arti che ricobbe urgente e di alta importanza il restauro stesso.

« Marangoni ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici sulla insufficienza, per gli aumentati traffici, delle stazioni di Castelbuono e di Campofelice Roccella.

« Rienzi ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro di grazia e giustizia per sapere da quali criteri fu mosso nel confermare i vicepretori dei mandamenti d'Aversa e Trentola che non esplicarono serenamente il loro ministero ed uno di essi fu componente il Consiglio d'amministrazione dell'Annunziata d'Aversa testè disciolta per gravi irregolarità.

« Gerardo Capece-Minutolo ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il presidente del Consiglio dei ministri intorno alla riforma dell'orario giornaliero degli uffici atteso dai funzionari delle Amministrazioni centrali.

« Pietravallo ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro degli affari esteri sui continui divieti di giornali ed espulsione di giornalisti italiani nell'Impero austriaco.

« Barzilai, Treves, Turati, Colajanni, Faelli, Romussi, Bisolati, Marangoni, Comandini, Podrecca, Ciruolo, Meda, Pantano, Maggiorino Ferraris ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro della pubblica istruzione per sapere se e quali riforme si debbano attuare negli istituti nautici.

« Sanjust ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro dell'interno per conoscere se sia intenzione del Governo di comprendere nel disegno di legge per il riordinamento dell'Ordine dei sanitari, anche la questione dei pratici-dentisti, che da tanto tempo si dibatte in attesa di una soluzione.

« Angiolini ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare i ministri dei lavori pubblici e della guerra intorno al ritardo frapposto all'esecuzione delle opere necessarie al completamento della difesa perimetrale di Mantova, indicate da vari anni e replicatamente dall'amministrazione comunale di detta città.

« Scalori ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'istruzione pubblica, per sapere in qual modo intenda provvedere alla sollecita riparazione del ponte di Tiglieto d'Olba, (dichiarato monumento nazionale) che, quasi corroso totalmente in una delle pile, minaccia da un momento, all'altro, di crollare, con pericolo evidente per le numerose popolazioni dei comuni di S. Pietro, Martina e Tiglieto d'Olba, con duplice gravissima responsabilità, di chi soprintende ai monumenti nazionali del Piemonte e della Liguria.

« Centurione ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere i criteri che hanno determinato un bando di concorso per il posto di applicato ferroviario, i termini del quale sono in contraddizione con le norme del regolamento sul personale ferroviario (articoli 15, 17, 18).

« Salvia ».

PRESIDENTE. Le interrogazioni testè lette saranno iscritte nell'ordine del giorno.

Sull'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Onorevole Ciccotti, ella aveva chiesto di parlare sull'ordine del giorno?

CICCOTTI. Vi rinunzio. Farò una domanda in altra seduta.

PRESIDENTE. Come vuole!...

La seduta termina alle 19.10.

Ordine del giorno per la seduta di domani.

1. Interrogazioni.
2. Verificazione di poteri — Elezione contestata del collegio di Sora (eletto Simoncelli).
3. *Seguito della discussione sul disegno di legge:*
Provvedimenti per le industrie marittime nei rapporti con la economia nazionale (336).
- Discussione dei disegni di legge:*
4. Ordinamento delle Borse di commercio e della mediazione, e tasse sui contratti di Borsa (168).
5. Modificazioni alla legge del 13 novembre 1887, n. 5028, sulla risoluzione delle controversie doganali (174).
6. Istituzione di una scuola tecnica in Pavullo (137).
7. Facoltà al Governo di modificare la circoscrizione giudiziaria dei mandamenti e dei circondari (138).
8. Adozione del « carato metrico » del peso di 200 milligrammi come unità di massa nel commercio delle perle fine e delle pietre preziose (127).
9. Conversione in legge del regio decreto 28 novembre 1907, n. 802, riguardante le modificazioni ed aggiunte alle tariffe e condizioni per i trasporti in ferrovia dei materiali in ferro ed acciaio (188).
10. Riforma della legge 7 luglio 1907, n. 526, sulle piccole società cooperative agricole e sulle piccole associazioni agricole di mutua assicurazione (125).
11. Domanda di autorizzazione a procedere in giudizio contro il deputato Cornaggia per contravvenzione (139).
12. Riduzione della tariffa telegrafica interna (95).
13. Conversione in legge di decreti reali relativi al terremoto (73, 86, 88, 90, 93, 97, 103).
14. Domanda di autorizzazione a procedere in giudizio contro il deputato Torlonia per contravvenzione (111).
15. Domanda di autorizzazione a procedere in giudizio contro il deputato Magno Magni per il reato di vendita di voto in concordato (197).
16. Modificazione nella composizione del Consiglio superiore di marina (241).
17. Modificazione alla tabella A annessa alla legge 14 luglio 1907, n. 467 (242).
18. Domanda di autorizzazione a procedere contro il deputato Maraini Emilio per contravvenzione (148).

19. Domanda di autorizzazione a procedere in giudizio contro il deputato Brandolin per intervento come padrino in duello (112).
20. Sulla radiotelegrafia e radiotelegrafia (43).
21. Modificazioni alle leggi sui limiti di età degli ufficiali generali (301).
22. Aumento di lire 200,000 al limite massimo delle annualità per le pensioni d'autorità al personale dipendente dal Ministero della guerra per l'esercizio finanziario 1909-10 (307).
23. Domanda di autorizzazione a procedere in giudizio contro il deputato Candiani per contravvenzione all'articolo 67 del regolamento di polizia stradale (235).
24. Nomina ad alunni di impiegati straordinari delle cancellerie e segreterie giudiziarie (359).
25. Sugli ordini dei sanitari (173).
26. Autorizzazione di una maggiore assegnazione di lire 1,700,000 sul bilancio della marina per l'esercizio 1909-10 per la spedizione militare in Cina (*Urgenza*) (349).
27. Aumento della dotazione del carbon fossile e di altri combustibili per la navigazione (377).
28. Indennità ai deputati e incompatibilità parlamentari (121, 122, 140).
29. Costituzione in comune della frazione di Moresco (386).
30. Aumento degli stipendi minimi agli agenti subalterni dell'Amministrazione delle poste e dei telegrafi (251).
31. Stato di previsione della spesa del Ministero dell'interno per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1910 al 30 giugno 1911 (288, 288-bis).
32. Tombola telegrafica a favore degli ospedali di San Giovanni in Persiceto, Castelfranco d'Emilia, Crevalcore e del ricovero di Sant'Agata Bolognese (394).
33. Tombola telegrafica a favore degli ospedali di Forlimpopoli, Coriano, Mercato Saraceno, Montescudo, Sarsina, Cesenatico e Savignano di Romagna; dei ricoveri di mendicizia di Bertinoro Gatto, Sogliano al Rubicone, Longiano, Poggio Berni, Sant'Arcangelo di Romagna, S. Mauro di Romagna; e degli asili infantili di Montiano e Gambettola (411).
34. Riordinamento delle scuole universitarie di Aquila, Bari e Catanzaro (314).
35. Lotteria a beneficio dell'Asilo nazionale per gli orfani dei marinai in Firenze (404).
36. Tombola telegrafica a favore degli ospedali riuniti di Montepulciano (405).

37. Tombola telegrafica a favore degli ospedali di Bibbiena, Poppi e Pieve S. Stefano (409).

38. Modificazione degli articoli 98, 99 e 108 del testo unico della legge sanitaria I° agosto 1907, n. 636 (risicoltura) (413).

39. Provvedimenti riguardanti l'emigrazione (243).

40. Istituzione presso la Biblioteca Nazionale di Napoli di una officina dei papiri ercolanesi (264).

41. Provvedimenti a favore dei Mille (333).

42. Assegnazione straordinaria di lire 100,000 per il concorso dello Stato nella spesa per le Esposizioni di floricultura e del ritratto nel 1911 in Firenze (420).

43. Riorganizzazione dei servizi sanitari militari marittimi (375).

44. Modificazioni ai ruoli organici del personale del R. Istituto lombardo di scienze e lettere di Milano e del Regio Istituto ve-

neto di scienze, lettere ed arti di Venezia (381).

45. Modificazione all'articolo 656 del Codice di procedura penale (383).

46. Convenzione tra l'Italia e il Lussemburgo per l'assistenza e il rimpatrio degli indigenti (396).

47. Concorso dello Stato nelle spese della IX Esposizione Internazionale d'Arte in Venezia (403).

48. Autorizzazione di maggiori assegnazioni e di diminuzioni negli stanziamenti di alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1909-10; e disposizioni varie relative al bilancio medesimo (407).

PROF. EMILIO PIOVANELLI

Capo dell'Ufficio di Revisione e Stenografia

Roma 1910 — Tip. della Camera dei Deputati.