

LII^a TORNATA

VENERDÌ 16 LUGLIO 1920

Presidenza del Presidente TITTONI TOMMASO

INDICE

Commissari (nomina di)	pag. 1275
Congedi	1254
Disegni di legge (presentazione di)	1274
Oratori:	
PRESIDENTE	1274
TORRIGIANI LUIGI	1275
Interpellanza (svolgimento di) « dei senatori Presbitero, Rolandi Ricci ed altri, sulla tutela e sull'incremento degli interessi marittimi nazionali »	1264
Oratori:	
PRESBITERO	1286
ROLANDI RICCI	1264, 1275
Interrogazioni (annuncio di)	1291
(svolgimento di):	
« dei senatori Lagasi, Mariotti, Podestà, Torrigiani Luigi, Pigorini, Castiglioni, Gioppi, Bettoni, Pellerano, Zippel, Lamberti, al ministro dei lavori pubblici, per sapere se non creda conveniente disporre perchè la ferrovia Spezia-Parma sia aggiunta al gruppo dei primi 1362 chilometri di ferrovia da elettrificarsi direttamente dallo Stato »	1254
Oratori:	
LAGASI	1254
PEANO, ministro dei lavori pubblici	1254, 1256
« del senatore Di Saluzzo al ministro del tesoro, per conoscere quando intenda, per ragioni di giustizia, estendere anche ai militari feriti dopo il 7 giugno 1917, la disposizione dell'art. 4 del decreto luogotenenziale 2 settembre 1917, n. 1385, eliminando così una sperequazione, fonte di malcontento grave tra gli invalidi di guerra »	1256
« per sapere se non ritenga opportuno promuovere adeguate disposizioni legislative atte ad eliminare le gravi sperequazioni che attualmente si verificano nella liquidazione delle pensioni di guerra dovute agli ufficiali; pensioni che variano sensibilmente nel loro ammontare, a seconda dell'invio in congedo, in ragione degli stipendi per-	

cepiti, i quali, dall'inizio della guerra, hanno subito in varie riprese sensibili aumenti, determinando così per i cittadini feriti o resi invalidi durante la stessa guerra, disparità di trattamento, che sono in grave contrasto con la giustizia e col diritto naturale e che contravvengono al principio della nazione armata » pag. 1256

Oratori:

 BIANCHI, sottosegretario di Stato per l'assistenza militare e le pensioni di guerra 1256, 1259

 DI SALUZZO 1257

 « del senatore Cannavina al ministro del tesoro, per sapere se creda essere ormai tempo di provvedere legislativamente alla concessione delle pensioni privilegiate di guerra in favore delle famiglie dei militari dispersi in prigionia o dopo l'armistizio » 1259

Oratori:

 BIANCHI, sottosegretario di Stato per l'assistenza militare e le pensioni di guerra 1259

 CANNAVINA 1260

Petizioni (relazione della Commissione per le) 1261

Oratore:

 GAROFALO, relatore 1262

Processo verbale (sul) 1254

Relazione (presentazione di) 1264

La seduta è aperta alle ore 16.

Sono presenti i ministri della marina, dei lavori pubblici, dell'industria e commercio e il sottosegretario per l'assistenza militare e le pensioni di guerra.

BISCARETTI, segretario, legge il processo verbale della seduta precedente.

Sul processo verbale.

PRESIDENTE. Comunico al Senato il seguente telegramma del senatore Caruso: « Impossibilitato motivi salute intervenire seduta Senato ieri, dichiaro che se fossi stato presente avrei votato piena fiducia Governo ».

DI TRABIA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DI TRABIA. Ho chiesto la parola solamente per dichiarare che se ieri fossi stato presente avrei votato in favore dell'ordine del giorno Di Rovasenda.

CALISSE. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CALISSE. Ho domandato la parola per dichiarare che se ieri fossi stato presente, avrei votato a favore del Ministero.

COLONNA PROSPERO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

COLONNA PROSPERO. Essendo stato costretto ad assentarmi ieri da Roma, non ero presente alla seduta. Tengo a dichiarare che se fossi stato presente, avrei votato a favore dell'ordine del giorno Di Rovasenda.

PRESIDENTE. Non facendosi altre osservazioni, il verbale si intende approvato.

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo il senatore Battaglieri di giorni 10, il senatore Raponi di giorni 15.

Se non si fanno obiezioni, i congedi s'intendono accordati.

Svolgimento di interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento dell'interrogazione dei senatori Lagasi, Mariotti, Podestà, Torrigiani Luigi, Pigorini, Castiglioni, Cioppi, Bettoni, Pellerano, Zippel, Lamberti, al ministro dei lavori pubblici: per sapere se non creda conveniente disporre perchè la ferrovia Spezia-Parma sia aggiunta al gruppo dei primi 1362 km. di ferrovia da elettrificarsi direttamente dallo Stato.

Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro dei lavori pubblici.

PEANO, *ministro dei lavori pubblici*. Io dichiaro subito che riconosco l'alta importanza di elettrificare sollecitamente la linea Parma-

Spezia, sia perchè essa mette in comunicazione due importanti linee, cioè la Pisa-Spezia-Genova con la Parma-Bologna-Milano, sia perchè il traffico che si sviluppa su questa linea è molto intenso.

Quindi nessun dubbio che essa per le condizioni speciali in cui si trova debba essere elettrificata tra le prime. La interrogazione presentata dall'onorevole Lagasi ha avuto ragione dal fatto, che questa linea, siccome doveva congiungersi a Spezia con la linea Pisa-Spezia-Genova, era stata messa in un secondo gruppo, per la ragione che non era ancora stato stabilito che la linea Genova-Spezia-Pisa fosse elettrificata col sistema trifase.

Si volevano ancora far degli studi per stabilire quale fosse il sistema che si dovesse seguire per questa linea; ora, se si fosse adottato un altro sistema ne veniva come conseguenza che anche per la Spezia-Parma, che si congiunge alla Pisa-Genova si sarebbe dovuto seguire lo stesso sistema.

Ma in seguito all'interpellanza, che qui si è svolta del senatore Mengarini mi sono convinto che se c'è una linea che deve essere elettrificata con gli attuali sistemi, è appunto la Pisa-Genova, perchè a Genova è già adottato in larga scala il sistema trifase. Quindi anche per la linea Pisa-Genova che si innesta alle altre linee deve essere adottato il sistema trifase; almeno in questo senso ho dato disposizioni.

Risolta questa questione, dirò così, preliminare, viene ad essere subito risolta anche l'altra: perciò per la linea Parma-Spezia si potrà applicare il sistema trifase.

È mio intendimento che le linee che superano i valichi come la Porrettana, la Firenze-Orte, la Roma-Sulmona, siano tra quelle che devono avere la precedenza nella elettrificazione.

Credo che con queste dichiarazioni gli interroganti possano essere soddisfatti.

LAGASI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LAGASI. La mia interrogazione, preannunziata fin dal giorno 7 e presentata fin dal giorno 10 dal corrente mese, avvalorata e onorata dalla firma di autorevolissimi senatori della regione, trovava la sua ragione di essere nelle comunicazioni che dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato erano state fatte all'ono-

revole ministro dei lavori pubblici, il quale le aveva comunicate a S. E. il Ministro di agricoltura con una lettera pubblicata nella *Gazzetta di Parma* in data del 5 luglio 1920. In questa lettera è detto che l'elettrificazione della Spezia-Parma non si poteva ottenere subito per mancanza del personale tecnico specialista e per mancanza dei mezzi di opera meccanici e dei materiali necessari.

Avrei risparmiato a me la cura e al Senato la noia di una interrogazione, se fossi stato prevenuto dell'esistenza di una successiva lettera dell'onorevole ministro dei lavori pubblici all'onorevole ministro di agricoltura, lettera che con una certa sorpresa stamane ho trovato pubblicata nella *Gazzetta di Parma* e che reca la data dell'11 luglio 1920. In questa lettera l'onorevole ministro dei lavori pubblici dice quello che ha dichiarato su per giù oggi nell'Aula senatoriale. Ringrazio ad ogni modo l'onorevole ministro della cortese risposta che è soddisfacente, anche se sia arrivata tardiva.

E poichè la sua determinazione deve trovar rispondenza anche negli organi consultivi, che egli deve interpellare, e specialmente presso la seconda sezione del Consiglio superiore delle acque, io mi permetterò di accennare brevemente agli argomenti che stanno a sostegno della necessità dell'elettrificazione della Spezia-Parma.

L'onorevole senatore Mengarini, con la competenza che tutti gli riconosciamo, ha chiesto all'onorevole ministro dei lavori pubblici se non sia il caso, invece di fare due o tre gruppi di linee elettrificabili, di stabilire un gruppo unico. Gruppo unico il quale dovrebbe essere costruito, pei lavori in sede, dall'amministrazione delle ferrovie, e pei lavori fuori sede dell'industria privata.

Se questo criterio l'onorevole ministro dei lavori pubblici intendesse di seguire, forse toglierebbe di mezzo quelle difficoltà di mancanza di personale specialista, di mancanza di mezzi e materiali necessari, dei quali ha fatto cenno nella sua lettera all'onorevole ministro dell'agricoltura.

Ma ad ogni modo io, su tale questione, non ho ragione di insistere; l'onorevole ministro vedrà se sia il caso di adottare l'uno piuttosto che l'altro sistema. Quello che a me im-

porta è che si sia compresa la convenienza di elettrificare, con le altre linee del gruppo da costruirsi dall'amministrazione delle ferrovie in una prima fase, lo ferrovia Spezia-Parma.

Poche parole basteranno per addimostrare l'importanza di questa linea.

Lo specchio d'acqua del golfo di Spezia per la sua sicurezza, per la sua posizione, per la sua vastità, consente non solo lo sviluppo del porto militare, ma anche del porto mercantile. Il traffico del porto mercantile, che venti anni or sono era di 150,000 tonnellate, ora è salito ad un milione circa di tonnellate. I carri ferroviari della Spezia-Parma, in numero di 150 al giorno, che prima bastavano, ora non sono più sufficienti perchè al porto arrivano giornalmente 3000 tonnellate di merce.

Quindi occorre mettere il porto in condizioni di rispondere non solo al movimento attuale, ma a quello presumibile e che si eserciterà per mezzo delle congiungenti Spezia-Parma-Brescia, Trento-Brennero, pel Chiese, e Parma-Mantova-Verona-Brennero, per la valle dell'Adige.

Il movimento del porto diventerà grandissimo e per conseguenza bisognerà provvedere. Ma siccome non si può fare altro valico, che esigerebbe una ingente spesa, per la costruzione di una ferrovia a trazione termica, occorre che si elettrifichi, per dare a questa ferrovia il modo di provvedere ad un aumento di traffico per lo meno di un terzo.

Le ragioni che consigliano la elettrificazione, e che riassumo, sono queste: la saturazione dei valichi Pracchia e Giovi; la centralità del valico Borgallo, che gravita nel centro della vastissima zona che sta tra Firenze e Genova; l'importanza strategica della linea, che si è ad dimostrata tale durante la lunga guerra; la qualità di linea sussidiaria della litoranea interna, che purtroppo spesse volte è interrotta dalle frane; la maggiore brevità di 71 chilometri della linea Spezia-Parma per il Brennero sulla linea Genova-Piacenza e sulla Borgotaro-Genova, che sono di là da venire a giudicare i vivi ed i morti; la contiguità della linea Spezia-Parma colla Spezia-Genova e finalmente la vicinanza della centrale, perchè indubbiamente la centrale, che dovrà servire per la elettrificazione delle linee Spezia-Parma e Spezia-Genova dovrà essere costituita nell'Appennino emiliano, se pure non c'è già. Ma vi ha

un'altra considerazione, che raccomanda questa linea. Come la Firenze-Faenza-Bologna è il complemento della Firenze-Bologna, così la Parma-Spezia sarà il complemento della Genova-Voghera-Milano, e servirà non solo a sfollare il porto di Genova, ma anche a mandare oltre Milano tutte le merci che si incamminano verso le vecchie e nuove provincie venete, e verso le basse provincie della Germania del sud.

Per queste considerazioni pertanto io insisto perchè l'onorevole ministro dei lavori pubblici faccia in modo che i corpi consultivi diano il responso che debbono dare, e secondo le dichiarazioni che egli ha fatto. Egli avrà ben meritato non solo dalle popolazioni servite da questa linea, e sarebbe poco, ma, quello che è più, avrà reso un gran servizio a tutto il traffico dell'Italia superiore. (*Approvazioni*).

PEANO, *ministro dei lavori pubblici*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PEANO, *ministro dei lavori pubblici*. Voglio solo spiegare la ragione per cui nell'ultima lettera ricordata dall'on. Lagasi le mie dichiarazioni sono più esplicite che in quella precedente, pure da me diretta a S. E. Micheli. La ragione è questa, che cioè dopo l'interpellanza fatta dal senatore Mengarini, mi sono sempre più convinto, nell'idea che già mi ero formato, e cioè che non si dovesse indugiare eccessivamente nella questione del sistema, quando è dimostrato dalle condizioni peculiari dei luoghi quale sia quello che si deve eseguire.

In seguito a quell'interpellanza, ebbi a chiamare a me l'amministratore generale delle ferrovie dello Stato ed il presidente del Consiglio superiore delle acque e manifestai loro questa mia convinzione. Credo che la seconda sezione del Consiglio delle acque si riunirà nella settimana ventura, ed esaminerà la questione in base a queste direttive. Soggiungo poi che sono convinto, come ho premesso nel rispondere, della importanza di questa linea e della necessità di elettrificarla. Per parte mia, sia per mezzo delle ferrovie di Stato, sia per mezzo dell'industria privata, cercherò di fare in modo che al più presto si raggiunga lo scopo a cui si tende, cioè di elettrificare la Parma-Spezia. (*Bene*).

LAGASI. Nuovamente ringrazio.

PRESIDENTE. L'interrogazione del senatore Lagasi è esaurita.

Seguono all'ordine del giorno due interrogazioni dell'onor. Di Saluzzo così concepite:

Al ministro del tesoro. « Riferendosi ad una risposta scritta data dal precedente Governo ad una sua interrogazione - ora che la Commissione nominata con decreto 19 settembre 1918 ha presentato le proprie conclusioni - desidera conoscere quando intenda, per ragioni di giustizia, estendere anche ai militari feriti dopo il 7 giugno 1917 la disposizione dell'art. 4 del decreto luogotenenziale 2 settembre 1917, numero 1385, eliminando così una sperequazione fonte di malcontento grave tra gli invalidi di guerra ».

Al ministro del tesoro. « Per sapere se non ritenga opportuno promuovere adeguate disposizioni legislative atte ad eliminare le gravi sperequazioni che attualmente si verificano nella liquidazione delle pensioni di guerra dovute agli ufficiali; pensioni che variano sensibilmente nel loro ammontare, a seconda dell'invio in congedo, in ragione degli stipendi percepiti, i quali dall'inizio della guerra hanno subito in varie riprese sensibili aumenti, determinando così per cittadini feriti o resi invalidi durante la stessa guerra disparità di trattamento, che sono in grave contrasto con la giustizia e col diritto naturale e che contravvengono al principio della Nazione armata ».

Ha facoltà di parlare l'onorevole sottosegretario di Stato per l'assistenza militare e le pensioni di guerra.

BIANCHI, *sottosegretario di Stato per l'assistenza militare e le pensioni di guerra*. L'onorevole senatore Di Saluzzo ha presentato due interrogazioni che hanno speciale interesse per l'argomento importantissimo a cui si riferiscono. La prima riguarda il diritto di opzione tra la liquidazione delle pensioni a norma della legge del 1895 e quella del 1917 riguardante i militari feriti dopo il 7 giugno 1914; la seconda riflette la disparità di trattamento che vien fatta agli ufficiali a seconda che siano stati feriti in un periodo diverso della nostra guerra. Effettivamente le due interrogazioni hanno grande importanza e se le provvidenze del Governo dovessero essenzialmente essere im-

prontate al sentimento che ciascuno di noi ha verso coloro che alla patria hanno immolato la loro giovinezza e sacrificato il loro avvenire, dovremmo dire che l'onor. Saluzzo bene ha fatto a richiamare l'attenzione del Governo sopra questi due argomenti. Tuttavia, spesse volte, il Governo ha l'obbligo di contemperare le esigenze dello spirito con quelle del tesoro e appunto perchè le due questioni messe avanti dall'onor. Di Saluzzo sono importanti e giuste, il Governo si propone di risolverle, tenendo presenti quelle esigenze.

Dirò all'onor. Di Saluzzo che fin dal 31 maggio 1920 il ministro Schanzer ebbe ad emanare un decreto col quale si proponeva di risolvere parecchie questioni inerenti ai combattenti: fra esse vi è precisamente quella della revisione delle norme vigenti sulle pensioni di guerra, per togliere ingiustizie e differenze di trattamento ed eliminare possibili abusi ed eccessi. Questa Commissione, di cui io mi onoro di far parte e che anzi presiedo, ha già fin dall'altro ieri iniziato i suoi lavori. Tali lavori saranno portati innanzi con la più grande alacrità e son ben lieto di poter assicurare l'onorevole interrogante e di conseguenza gli interessati, che giustamente aspettano queste norme di giustizia equitativa dal Governo, che quanto prima disposizioni adeguate saranno emanate in modo da togliere le cause d'ingiustizia e di disparità di trattamento tra quei militari ed ufficiali che ugualmente hanno contribuito alle più belle pagine della storia d'Italia. (*Approvazioni*).

DI SALUZZO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DI SALUZZO. Nella mia interrogazione relativa al diritto di opzione da parte dei militari stati feriti dopo il 7 giugno 1917, io mi riferivo alla risposta scritta datami sullo stesso argomento dal ministro del tesoro del tempo, nel febbraio scorso. In quella risposta il Ministero affermava di non poter prendere alcun provvedimento, perchè la questione su cui io interrogavo era sotto il giudizio di apposita Commissione; la prima delle due Commissioni cui ha alluso l'onorevole Bianchi. Essendo venuto a mia conoscenza che detta Commissione aveva ultimato i suoi lavori, io avevo ragione di credere che la questione fosse stata risolta definitivamente, e che, in base alle proposte presentategli, il Ministero stesse per adottare

opportuni provvedimenti. Ora mi dice l'onorevole Bianchi che dalla primitiva Commissione la questione è passata in esame ad altra Commissione, la quale sta appena iniziando i suoi lavori.

Siamo, dunque, al *sicut erat in principio*, e non se l'abbia a male l'onorevole sottosegretario di Stato se io gli dico francamente che non posso dichiararmi soddisfatto. Tanto meno posso dichiararmi tale, in quanto la questione, di cui l'onor. Bianchi ha giustamente riconosciuto l'importanza, ha carattere di estrema urgenza. Occorre eliminare al più presto lo stridente contrasto che esiste fra le pensioni di coloro che sono stati feriti prima del 7 giugno 1917 e quelle di coloro che da identiche ferite sono stati lesi dopo tale data. Non è assolutamente ammissibile che durante una stessa guerra, combattuta contro lo stesso nemico, uguali ferite abbiano un indennizzo diverso!

Ricorderò brevemente al Senato l'origine della sperequazione che io sto deplorando.

Anteriormente al 7 giugno 1917 le pensioni privilegiate di guerra erano regolate dalla legge 23 giugno 1912, n. 367, riferentesi quanto alla struttura al testo unico 21 febbraio 1895. Essa classificava le infermità e lesioni in tre sole categorie: classificazione non più rispondente allo stato attuale della scienza, nè alle mutate condizioni dell'esercito e della guerra. Basti accennare, sotto quest'ultimo punto di vista, che criterio informatore della legge era l'idoneità o meno a riprendere servizio, criterio giustificato per un esercito di carriera, ma non per un esercito costituito dalla nazione in armi.

A rimediare le deficienze della legge 23 giugno 1912 intervenne il decreto luogotenenziale 20 maggio 1917, n. 876, che entrò in vigore il 6 giugno dello stesso anno. Con questo decreto si classificarono le infermità in dieci categorie anzichè in tre, e si mirò a sostituire il concetto dell'invalidità a proficuo lavoro a quello dell'invalidità al servizio militare. Dico si mirò: ma, a parer mio, non si conseguì pienamente l'intento, giacchè non si può parlare di indennizzo proporzionale alla residua capacità lavorativa, quando, poi, la misura della pensione varia sempre ed unicamente in ragione del grado militare.

Ad ogni modo, il decreto luogotenenziale 20 maggio 1917 si risolse, se non altro, in una

più specifica e dettagliata classificazione delle ferite prima distinte in tre categorie.

Entrato, come dissi, in vigore il 7 giugno 1917 il nuovo decreto, venne, per rispetto ai diritti quesiti, concesso il diritto d'opzione tra le nuove e le antiche disposizioni ai militari feriti prima di tale data. Concessione motivata dal fatto che per moltissimi identici casi la pensione assegnata dal nuovo decreto è notevolmente inferiore a quella determinata dall'antica legge.

E appunto da ciò, come il Senato comprende, è derivata una moltiplicazione di sperequazioni nel trattamento dei feriti prima e dopo il 7 giugno 1917, delle quali mi permetterò di citare alcuni esempi particolarmente impressionanti.

Un sottotenente che abbia avuto la perdita di un occhio prima del 7 giugno 1917 liquida una pensione di terza categoria; un sottotenente invece che abbia subito eguale infortunio dopo quella data, liquida una pensione di sesta categoria, notevolmente inferiore alla prima. Un soldato che abbia avuto la perdita di tre dita di una mano prima del 7 giugno 1917 liquida una pensione di 1008 lire; un soldato che sia stato colpito da eguale infermità dopo il 7 giugno 1917 ha diritto invece ad una pensione di sole 756 lire.

La perdita del braccio o avambraccio sinistro per un soldato importa una pensione di lire 1008 coll'antica legge, e di sole lire 945 col nuovo decreto.

La perdita della mano sinistra è ascritta alla seconda categoria (lire 1008) coll'antica legge ed alla quarta (lire 882) col nuovo decreto.

La perdita di un piede dà diritto ad una pensione di seconda categoria (lire 1008) coll'antica legge e di quinta categoria (lire 756) col nuovo decreto.

Tutte le lesioni ed infermità ascritte alla settima categoria (lire 504) ed all'ottava (lire 378) dal decreto luogotenenziale 20 maggio 1917 erano assegnate alla terza categoria (lire 612) dalla legge del 1912.

Superfluo l'insistere sull'impressione profondamente dolorosa che le sperequazioni di cui ho fatto cenno non possono non far nascere, non soltanto nell'animo degli interessati che si vedono rimeritati in misura inferiore ai loro ex commilitoni in precise ed identiche condizioni

d'invalidità, ma nell'opinione pubblica che non riesce - e giustamente - a darsi ragione del perchè un occhio, una gamba, un piede perduto durante la stessa guerra e contro il medesimo nemico debbano avere un valore diverso.

Occorre rimuovere al più presto la causa di grave e legittimo malcontento cui danno origine simili sperequazioni. Avrei sperato che il rimedio mi sarebbe stato oggi stesso annunciato dall'onorevole sottosegretario di Stato. Poichè ciò non è, e poichè egli mi annuncia invece la costituzione di una nuova Commissione, nella quale la di lui presenza mi è di sicuro affidamento e di buon augurio, non mi rimane che far voti e rivolgere all'onorevole Bianchi vivissima raccomandazione perchè la nuova Commissione compia, quanto più rapidamente possibile, il suo lavoro, presenti senza indugio le sue conclusioni e queste corrispondano a quanto, nel modo più evidente, la più elementare giustizia reclama.

Argomento della mia seconda interrogazione è la disparità che si verifica nel trattamento di pensione per gli ufficiali in dipendenza degli aumenti di stipendio per ogni grado successivamente avveratisi durante la guerra.

Per effetto di tali aumenti le pensioni si calcolano su tre distinte tabelle e cioè:

pensioni calcolate su stipendi anteriori al 10 febbraio 1918;

pensioni calcolate su aumenti di stipendio stabiliti dal decreto luogotenenziale 10 febbraio 1918;

pensioni calcolate su aumenti di stipendio concessi dal Regio decreto 2 novembre 1919 e aventi decorrenza dal 4 maggio 1919.

Ciò porta delle sperequazioni non meno stridenti ed impressionanti di quelle che ho ricordato a proposito della mia prima interrogazione.

Basti accennare che un tenente cieco di guerra può liquidare una pensione di prima categoria di lire 3240 se congedato anteriormente al 10 febbraio 1918; ovvero una pensione di lire 4022 se il congedo sia anteriore al 1° maggio 1919, od infine una pensione di lire 6120 se il congedo sia posteriore al 1° maggio 1919. Un tenente cieco di guerra, congedato prima del febbraio 1918, viene a percepire sole 200 lire di più di pensione di un collega che abbia per-

duto un occhio solo, ma sia stato congedato dopo il 1° maggio 1919.

Un tenente amputato di quattro arti può, a seconda delle date del collocamento in congedo, avere una pensione inferiore al proprio collega di pari grado che sia amputato di un piede.

Questi esempi non hanno bisogno di commenti! Essi sono abbastanza eloquenti di per se stessi e provano abbondantemente la necessità e la urgenza che si ponga rimedio ad uno stato di cose, urtante contro i principî della giustizia e generante legittimo sconforto in tanti valorosi, che del loro sangue e delle loro energie hanno fatto devoto e glorioso olocausto sull'altare della patria. (*Vive approvazioni*).

BIANCHI, *sottosegretario di stato per l'assistenza militare e le pensioni di guerra*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BIANCHI, *sottosegretario di stato per l'assistenza militare e le pensioni di guerra*. Debbo un breve chiarimento all'on. Di Saluzzo. È vero che la Commissione nominata col decreto 1918 ha completato i suoi lavori, ma è vero altresì che le conclusioni di questi suoi lavori non sono ancora note nè tampoco si conosce il piano finanziario che è proprio quello che occorre per poter fare gli opportuni stanziamenti in bilancio onde equiparare le diverse pensioni, stabilite in misura così diversa per effetto delle varie disposizioni di legge che sono state mano mano emanate durante la guerra e le quali hanno portato a quelle diversità di trattamento giustamente lamentate dall'on. Di Saluzzo.

Aver provveduto con una nuova Commissione, non vuol dire che le cose debbano essere rimandate alle calende greche, come diceva testè l'onorevole interrogante. Io stesso sono qui per assicurarlo che la Commissione di cui sopra ha il compito di decidere il più presto possibile precisamente su questa questione della disparità di trattamento nei riguardi dei feriti, e su quelle altre disparità nel trattamento di pensione degli ufficiali cui alludeva l'onorevole interrogante e che effettivamente costituiscono un contrasto che deve cessare.

Io posso qui affermare che la Commissione si renderà conto della necessità di fare presto, in modo da eliminare gli inconvenienti lamentati.

Dopo di che voglio sperare che l'onorevole

interrogante vorrà ritenersi soddisfatto di queste mie spiegazioni, ben lieto di averglielo potuto fornire.

PRESIDENTE. L'interrogazione dell'onorevole Di Saluzzo è esaurita.

L'ordine del giorno reca ora l'interrogazione dell'onorevole senatore Cannavina al ministro del tesoro, per sapere « se crede essere ormai tempo di provvedere legislativamente alla concessione delle pensioni privilegiate di guerra in favore delle famiglie dei militari dispersi in prigionia o dopo l'armistizio ».

Ha facoltà di parlare l'onorevole sottosegretario di Stato per l'assistenza militare e le pensioni di guerra per rispondere a questa interrogazione.

BIANCHI, *sottosegretario di Stato per l'assistenza militare e per le pensioni di guerra*. L'onorevole Cannavina mi ha interrogato per sapere se io creda che sia ormai tempo di provvedere legislativamente alla concessione delle pensioni privilegiate di guerra in favore delle famiglie dei militari dispersi in prigionia dopo l'armistizio.

Devo dichiarare all'onorevole Cannavina che il diritto a pensione, a stare alle vecchie disposizioni di legge, veniva o dal fatto della dispersione di un militare sul campo di battaglia, o della sua scomparsa durante l'esecuzione di un incarico ricevuto in una campagna di guerra.

La lunga guerra, che noi abbiamo sopportato contro lo straniero, ha messo avanti e ha portato alla ribalta della discussione dei casi che effettivamente non erano contemplati prima d'ora, e più precisamente la scomparsa di un militare nella zona dell'armistizio, dopo la firma dell'armistizio medesimo, e la scomparsa di un militare durante la prigionia.

In quanto al primo dei casi, io sono in grado di assicurare l'onorevole interrogante che noi tendiamo a risolverlo precisamente come si risolvono tutti i casi della scomparsa di un militare durante una campagna di guerra, e a considerare un militare che sia scomparso dopo l'armistizio come se fosse scomparso prima, ritenendo assimilabile il caso della scomparsa di un militare dopo l'armistizio, ma occupato in quelle operazioni che sono conseguenti allo stato di guerra, al caso di un militare che sia scomparso compiendo quelle stesse operazioni

durante la guerra. Per il secondo caso, e cioè per i militari che sono scomparsi durante la prigionia, noi tendiamo, in questo momento specialmente, e col più vivo interesse, alla rapida risoluzione di tutte le pratiche molteplici pendenti per la liquidazione delle pensioni di guerra; noi tendiamo ad assolvere questo compito in modo che, indipendentemente dell'atto di morte, noi possiamo liquidare la pensione alla famiglia del militare scomparso durante la prigionia, anche quando avessimo semplicemente il certificato delle autorità militari o amministrative, anche quando questa autorità appartenessero a paese straniero in cui avvenne la morte, salvo in un secondo tempo a regolare meglio la posizione dello scomparso, il che naturalmente si farebbe dopo un congruo tempo stabilito da disposizioni amministrative.

Ora, se questa legislazione che noi vogliamo prendere a cuore e mettere in uso nell'interesse delle famiglie che attendono legittimamente la pensione loro spettante, potrà trovare largo consenso negli organi tutori dello Stato, io posso assicurare all'onorevole interrogante che sarà molto più facile cosa poter liquidare le pensioni alle famiglie di coloro che sono scomparsi durante la prigionia facendo a meno di una legge discussa dai due rami del Parlamento, anzichè venire ad una disposizione legislativa, alla quale noi dovremo ricorrere solo nel caso in cui dovessimo incontrare tali difficoltà che effettivamente le famiglie degli scomparsi durante la prigionia non potessero raggiungere quel che loro spetta secondo le vigenti leggi.

Con ciò io credo di avere risposto in modo sufficientemente esauriente alla interrogazione dell'onorevole Cannavina. Ma giacchè ho la parola mi permetto di fargli osservare soltanto che se alcuni militari, che potrebbero anche esser molti, oggi non hanno ancor liquidata la pensione, e fra questi militari se ne trovano alcuni di quelli a cui allude l'onorevole interrogante, ciò non vuol dire che ci siano degli ostacoli insormontabili che occorre vincere attraverso leggi. Io ho visto annunciata qui al Senato un'altra interrogazione sull'insieme dei procedimenti per le pensioni, e su quel che intende fare il Governo. Io prego l'onorevole Cannavina di non farmi allontanare dal tema, cosicchè io possa dire a lui, e anche, come è

doveroso, al Senato, quali siano le ragioni per le quali avviene o sia avvenuto il ritardo nella liquidazione delle pensioni non solo alle famiglie degli scomparsi dopo la firma dell'armistizio, o durante la prigionia, ma anche il ritardo della liquidazione della pensione agli altri militari che non hanno avuto la stessa mala ventura di morire dopo l'armistizio o di essere scomparsi dopo la prigionia.

CANNAVINA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CANNAVINA. L'onorevole sottosegretario di Stato per l'assistenza militare non nega il fatto, che cioè la posizione dei militari dispersi in prigionia, o dispersi dopo l'armistizio non trova considerazione nelle disposizioni di legge già emanate. È infatti così. Le disposizioni di legge imperanti concedono la pensione solamente alle famiglie dei militari scomparsi in campagna di guerra, e propriamente alla famiglia di quel militare di cui non si ebbero più notizie per due mesi da un fatto d'armi e alla famiglia di quel militare che prestando servizio, sempre in campagna di guerra, sia da quattro mesi scomparso, durante la esecuzione di un incarico ricevuto, in circostanze diverse dal fatto d'armi.

Ma per i dispersi durante la prigionia, cioè per quei tanti i quali dopo aver dato alle famiglie notizia di loro dai campi di concentramento poi tacquero definitivamente, e per quei tanti e tanti altri i quali, ritornando in patria, perdettero la vita nell'atto stesso in cui gustavano la gioia del vivere con la visione del patrio suolo negli occhi, e delle carezze commosse e tenere familiari nel cuore, per quei tanti i cui tragici casi hanno narrato i giornali, non c'è nessuna disposizione di legge. Dice l'onorevole sottosegretario di Stato all'assistenza militare che attualmente si provvede alla condizione delle famiglie degli scomparsi nelle cennate condizioni, applicando per analogia le norme che imperano per gli altri dispersi durante la campagna di guerra.

Prima di tutto non so se questo criterio, così assolutamente enunciato, in punto di diritto possa ritenersi esatto. Comunque, l'onorevole sottosegretario alle pensioni comprenderà come sia evidente la necessità di disposizioni legislative speciali al fine di constatare la dispersione di coloro che si trovarono in prigionia o che scomparvero dopo l'armistizio, proprio perchè

le disposizioni, previste e dettate per il caso normale della dispersione durante la campagna per fatti di guerra o per servizio di guerra, non sono applicabili, nè possono applicarsi o quanto meno essere sufficienti e adatte per gli altri casi speciali di dispersione in prigionia o dopo l'armistizio.

Ciò è tanto vero che vi è un numero considerevole di famiglie di dispersi in prigionia o dopo l'armistizio che attendono a tutt'oggi, ed è passato tempo parecchio, la liquidazione delle loro pensioni.

Tutte le volte che si sollecitano cosiffatte pensioni - ciò del resto si verifica anche per tutte le altre - non si riceve dal ministero che una risposta stereotipata e cioè che la pratica è in corso d'istruzione, che si attendono i documenti dalle autorità e che le autorità competenti, in data odierna, sono state novellamente invitate a fornirli. E poichè non ci si dice nemmeno quali sieno le autorità competenti a dare i documenti richiesti, noi che crediamo nostro dovere prestare volentieri l'opera nostra a favore di tante famiglie, non possiamo più nulla perchè non sappiamo a quale autorità rivolgerci per eccitarne direttamente l'azione.

Ora, comprenderà l'onorevole sottosegretario come siano indispensabili per la dispersione dei militari durante la prigionia o dopo l'armistizio la promulgazione di speciali disposizioni legislative che agevolino la concessione di cosiffatte pensioni alle povere famiglie, che non usufruiscono frattanto se non del solo meschino sussidio giornaliero. Si è detto che può accertarsi la dispersione a mezzo dei compagni che si trovarono nello stesso campo di concentrazione. Io credo, in verità, tal mezzo di assai difficile attuazione e di assai scarso risultato pratico. Come è possibile, dopo lo scioglimento dei campi di concentramento, sapere quali siano i compagni di prigionia dei mille e mille scomparsi nello stato di cattività o durante il viaggio di ritorno dopo l'armistizio, per interrogarli poi, raccoglierne le deposizioni e via? Se pure possibile, quanto tempo occorrerà! Di fatto non credo che tale mezzo abbia dato apprezzabili risultati, giacchè, come ho già detto, è da anni che innumerevoli famiglie di dispersi vivono tuttora del magro sussidio giornaliero, che è assolutamente insufficiente.

In sostanza la verità è che il Ministero delle

pensioni, sorto da poco, che poteva e doveva essere snello ed agevole, purtroppo nell'atto in cui nasceva veniva già complicato e disordinato come tutti gli altri Ministeri.

Occorre semplicizzare, bisogna sveltire assolutamente l'organismo sia sotto l'aspetto legislativo, che amministrativamente e burocraticamente. Accennerò per esempio alla necessità imprescindibile del testo unico. Attraverso una ventina di decreti e forse più...

BIANCHI, *sottosegretario di Stato per l'assistenza militare e le pensioni di guerra*. È stato fatto.

CANNAVINA. contraddittori ed arruffati, come è possibile orientarsi? Così pure occorre evitare che il modulo 208, indispensabile al pagamento degli arretrati, viaggi parecchie volte senza ragione vera di contenuto pratico dall'ufficio centrale delle pensioni in Roma, alle delegazioni del tesoro e da queste ai municipi, con perdita considerevole di tempo e di lavoro, con danno dei poveri interessati.

Sappia inoltre, onorevole sottosegretario, che sono pure in gran ritardo le pensioni a favore dei genitori e gli aumenti in pro degli orfani già concessi anche prima dell'ultimo Decreto del maggio u. s.

Avrei mille altre cose a dire e casi pietosi da raccontare: mi riservo di ciò fare in altra occasione, non volendo ora abusare della benevolenza del Senato.

Concludo augurandomi che il ripristino del sottosegretariato alle pensioni significhi appunto vigoroso impulso di sollecito adempimento dei doveri che la patria ha, in conseguenza del sangue copiosamente per lei versato dai suoi figli. Se dovessi contentarmi delle intenzioni sarei già soddisfatto della risposta datami dall'onorevole sottosegretario di Stato, nella cui buona volontà ho piena fiducia. Io però preferisco rinviare le espressioni del mio compiacimento a quando alle buone intenzioni seguiranno le opere. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Dichiaro esaurita l'interrogazione del senatore Cannavina.

Relazione sulle petizioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la relazione sulle petizioni.

(Ha facoltà di parlare l'onorevole senatore Garofalo, relatore, per riferire sulla petizione del tenente generale Cavaciocchi.

GAROFALO, *relatore*. Il tenente generale Cavaciocchi, il quale comandava il quarto corpo d'armata nella infausta giornata del 24 ottobre 1917, dispensato dal comando e messo poscia a riposo, ricorre al Senato, perchè, come egli dice, reputandosi ingiustamente leso dalle conclusioni della Commissione d'inchiesta a suo riguardo, e più ancora dai provvedimenti presi a suo carico dal ministro della guerra, non avrebbe altra via per invocare legalmente giustizia.

Egli sostiene non esservi stata perfetta corrispondenza tra la graduatoria delle responsabilità quale fu indicata dalla Commissione di inchiesta, e i provvedimenti suddetti: domanda un nuovo esame dei fatti da parte di una commissione di tecnici, senza che sia rimesso in discussione ciò che egli chiama « la parte politica dell'inchiesta », volendo intendere ciò che non riguarda strettamente le operazioni militari. Egli invoca, insomma, per il caso suo una specie di giudizio d'appello, limitato alla sua condotta di comandante di corpo d'armata.

La Commissione, avendo esaminato le ragioni esposte dal tenente generale Cavaciocchi, ha creduto che su di esse, o almeno su alcune di esse, sia da richiamare l'attenzione del Ministero competente, senza che ciò implichi alcun apprezzamento delle conclusioni dell'autore della petizione a riguardo di altre persone.

Crede di dover esporre brevemente le ragioni di tale proposta.

Fino al momento in cui cominciò la ritirata, e cioè il 24 ottobre 1917, fu tolto il comando al tenente generale Cavaciocchi perchè erasi creduto che la sua negligenza fosse stata causa della breccia aperta dal nemico nella nostra linea, nel punto occupato dalla Brigata Napoli, e quindi, dell'attacco alle spalle del IV Corpo d'armata.

Ma il tenente generale Cavaciocchi non fu incolpato di ciò davanti alla Commissione d'inchiesta, perchè era già stato accertato che la Brigata Napoli non era alle dipendenze del IV Corpo d'armata, e perciò non poteva egli essere responsabile delle operazioni della Brigata medesima.

Esclusa dunque tale responsabilità che sa-

rebbe stata la più grave, le censure che la Commissione d'inchiesta ha fatte al tenente generale Cavaciocchi sono le tre seguenti:

la prima, espressa per verità in forma alquanto dubitativa, consiste in una certa trascuratezza negli accordi col comandante del VII Corpo, generale Bongiovanni, accordi che avrebbero potuto condurre a una migliore organizzazione della resistenza nel punto minacciato, fondo della valle dell'Isonzo;

la seconda, per aver mandato un ordine poco chiaro al generale Farisoglio, in modo che questi non comprese se avesse dovuto contrattare o ritirarsi;... (*Commenti; interruzioni*).

PRESIDENTE. Vorrei far considerare all'onorevole relatore che la Commissione deve riferire soltanto; il Senato non è un tribunale chiamato a giudicare su questa vertenza, quindi lo sviluppo delle ragioni intime, dovrebbe essere riservato al Ministero competente.

La Commissione dovrebbe limitarsi a dire: credo opportuno che la petizione sia rinviata al Ministero.

GAROFALO, *relatore*. Io farò come dice l'onorevole Presidente; ma credevo doversi solamente indicare i diversi punti...

PRESIDENTE. Questo sarebbe opportuno se il Senato dovesse pronunziarsi.

GAROFALO, *relatore*. ...Vengo dunque alla conclusione. Come ho detto da principio, la Commissione, senza fare apprezzamenti sull'opera di altri generali, crede però che quella del Cavaciocchi potrebbe meritare un nuovo esame da parte del Ministero competente, principalmente dal punto di vista della corrispondenza tra le conclusioni della Commissione di inchiesta e i provvedimenti adottati dal Governo.

Questo è il punto su cui insiste il generale Cavaciocchi; egli dice che non vi è stata perfetta corrispondenza, e su questo punto la Commissione ha creduto che sia opportuno richiamare l'attenzione del Ministero competente.

PRESIDENTE. Pongo ai voti le conclusioni della Commissione che sono per l'invio al Ministero della guerra della petizione del tenente generale Cavaciocchi.

Chi le approva è pregato di alzarsi.

(Le conclusioni della Commissione sono approvate).

LEGISLATURA XXV — 1ª SESSIONE 1919-20 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 16 LUGLIO 1920

Ha facoltà di parlare il senatore Garofalo per riferire sulla petizione del signor Dall'Acqua Vitale che chiede di essere reintegrato nel grado di capitano.

GAROFALO, *relatore*. Il signor Vitale Dall'Acqua, capitano di fanteria della milizia territoriale, rimosso dal grado con deliberazione del Consiglio disciplinare dell'ottobre 1916, lamenta che si sia adottata, nell'applicazione del decreto di amnistia una diversità di trattamento per lui, che era stato colpito soltanto in via disciplinare, e per altri che, sebbene condannati penalmente, avendo goduto dell'amnistia, furono rimessi in servizio e anche promossi. Vorrebbe che fossero estesi anche al caso suo alcuni articoli del decreto di amnistia, e domanderebbe la reintegrazione nel grado. Aggiunge che si sarebbe dovuto tener conto di un decreto di amnistia col quale sarebbero state condonate le pene inflitte in via disciplinare, ma non indica altrimenti questo decreto, nè la Commissione ha potuto ritrovarlo.

Il Ministero della guerra, nel rispondere alla richiesta fatta dalla Commissione medesima, che fosse data notizia della ragione per cui fu quegli rimosso dal grado, non entra in particolari, ma dice che era stato assolto da gravi accuse per insufficienza di prove, e che il provvedimento fu preso per una grave mancanza contro il decoro del grado.

La Commissione ha creduto dover ad ogni modo richiamare l'attenzione del Ministero competente sull'affermazione contenuta in questa petizione che, in contrapposto alla rimozione dal grado per mancanza disciplinare, sia stato fatto un trattamento di favore ad altri condannati penalmente, i quali godono dell'amnistia. Da questo punto di vista, e solo da esso, la Commissione crede sia da esaminarsi la petizione, cioè intorno alla affermata disparità di trattamento; essa propone pertanto il rinvio della medesima al Ministero della guerra.

PRESIDENTE. Pongo ai voti le conclusioni della Commissione.

Chi le approva è pregato di alzarsi.

Le conclusioni della Commissione sono approvate.

Ha facoltà di parlare il senatore Garofalo per riferire sulla petizione del Presidente della Lega

bulgara per l'autodecisione delle nazionalità, che trasmette i voti della Lega stessa per la revisione delle decisioni di S. Remo e perchè agli abitanti della Tracia sia accordata la possibilità di pronunciarsi liberamente sulla loro sorte.

GAROFALO, *relatore*. Il presidente dell'associazione bulgara per l'autodecisione dei popoli, fa voti per la revisione delle decisioni di San Remo, in forza delle quali parte degli abitanti della Tracia sarebbero annessi alla Grecia, onde in virtù del principio di autodecisione si proceda al plebiscito di quella parte della Tracia. Egli invoca la protezione del parlamento e domanda l'appoggio della nazione, perchè le decisioni di San Remo siano rivedute, e perchè agli abitanti della Tracia sia concesso di pronunciarsi liberamente sulla loro sorte.

Come fu deliberato dal Senato in casi analoghi e cioè per le petizioni fatte da associazioni e da assemblee, comitati macedoni, dalmati, istriani, ecc., così nel caso presente la Commissione, credendo che questa petizione potrebbe interessare il Ministero degli affari esteri, ne propone il rinvio a quel Ministero.

PRESIDENTE. Pongo ai voti le conclusioni della Commissione.

Chi le approva è pregato di alzarsi.

Le conclusioni della Commissione sono approvate.

Rinvio della relazione della Commissione pel regolamento interno.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno recerebbe: « Relazione della Commissione pel regolamento interno ».

La Commissione del regolamento interno, dovendo prendere altre deliberazioni, specialmente in merito alla Commissione di politica estera richiesta dal Presidente del Consiglio, riterrebbe opportuno riunire le due discussioni che riguardano alcune riforme al regolamento interno; perciò ritengo necessario rinviare la discussione delle relazioni poste all'ordine del giorno ad altra tornata.

Non facendosi osservazioni, così resta stabilito.

Presentazione di relazione.

PRESIDENTE. Prego il senatore Fabrizio Colonna di recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

FABRIZIO COLONNA. Ho l'onore di presentare al Senato, a nome della Commissione del regolamento interno, la relazione per la modifica dell'art. 39 del regolamento interno.

PRESIDENTE. Do atto al senatore Fabrizio Colonna della presentazione di questa relazione che sarà stampata e distribuita.

Svolgimento dell'interpellanza dei senatori Presbitero, Rolandi Ricci ed altri sulla tutela e sull'incremento degli interessi marittimi nazionali.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: « Svolgimento dell'interpellanza dei senatori Presbitero, Rolandi Ricci, Amero d'Aste, Podestà, Leonardi Cattolica, Thaon di Revel, Artom, Di San Martino, Bettoni, Arlotta, Lojodice, Piaggio, Corsi, Mayor Des Planches, Gualterio e Del Carretto, al Governo, per sapere se e quali provvedimenti esso intenda prendere sollecitamente per la tutela e per l'incremento degli interessi marittimi nazionali, e più specialmente per conoscere:

« 1° quali provvedimenti intenda dare per liberare la marina mercantile nazionale dal regime della requisizione;

« 2° quale regime intenda adottare per lo sviluppo di nuove costruzioni navali nei cantieri italiani;

« 3° con quale regime intenda regolare l'acquisto di navi costruite all'estero;

« 4° quali provvedimenti definitivi intenda prendere per provocare lo sviluppo del credito navale ed il sorgere del credito peschereccio;

« 5° se intenda riservare il trasporto della emigrazione italiana alla sola bandiera italiana;

« 6° quali accordi il Governo intenda stipulare con gli Stati esteri a difesa della nostra bandiera navigante;

« 7° quali disposizioni intenda prendere e quali accordi intenda stipulare con gli Stati esteri per evitare duplicati di tassazione a danno dell'armamento nazionale;

« 8° quali disposizioni intenda prendere per il cabotaggio e per la navigazione costiera;

« 9° quali discipline debbano regolare la

marina libera e quali modificazioni debbano apportarsi alle norme attualmente vigenti per la marina sovvenzionata;

« 10° quali modificazioni alle vigenti leggi ed agli istituti che governano i porti intenda il Governo di immediatamente attuare per far sì che i porti corrispondano alla loro funzione, e servano al traffico ed al commercio dei loro rispettivi retroterra e per fare, a tale uopo, cessare gli abusi troppe volte vanamente deplorati e non mai riparati che si avverano in taluni porti italiani;

« 11° quali opere sia più urgente eseguire, specialmente nei grandi porti, per renderli capaci di servire al traffico attuale e favorirne l'aumento;

« 12° quali provvidenze debbano essere impartite e con quali sanzioni debba esserne garantita l'osservanza, per ottenere che siano impediti gli arresti alle partenze delle navi od i dirottamenti di esse, dovuti ad equipaggi, e per assicurare lo scrupoloso adempimento dei patti da parte degli armatori ed il rigido rispetto della disciplina da parte degli equipaggi;

« 13° se e come, e con quali solleciti atti legislativi e del potere esecutivo, il Regio Governo intenda coordinare la navigazione interna con gli altri mezzi di trasporto;

« 14° se e con quali disposizioni sollecite e pratiche intenda il Regio Governo di provvedere perchè la pesca diventi veramente una industria utilmente corrispondente ai bisogni alimentari del Paese ed un coefficiente apprezzabile della ricchezza nazionale;

« 15° quali innovazioni e modifiche agli attuali ordinamenti dell'istruzione nautica intenda apportare il Governo per rendere tale istruzione adatta a raggiungere quegli scopi pratici e vantaggiosi che essa deve proporsi così per la navigazione come per la pesca ».

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Rolandi Ricci.

ROLANDI RICCI. Non m'indugio in preamboli: non è proprio il caso di spender parole e far perdere il tempo al Senato per dimostrare la importanza dell'argomento che forma tema della interpellanza.

Non è questa una palestra per esercitazioni di eloquenza a vuoto, nè l'ora che volge sollecita a divagazioni di verbosa retorica. Purtroppo la retorica vuota e bolsa è da qualche

tempo, la sola merce di sovrabbondante produzione nazionale e di non tesserato consumo.

Ho l'incarico di esporre il quadro delle domande che formulammo al Governo per provocare da lui una risposta che costituisca a sua volta la formulazione del programma del Governo per la marina mercantile.

Lo adempirò con la maggiore concisione possibile, sintetizzando le risultanze di studi amorevolmente approfonditi, di pratica lungamente esercitata.

Chiederò risoluzioni e proporrò qualche indirizzo sui singoli punti di questione.

Mi attendo risposte precise, sintetiche e decise.

Delle quistioni sulle quali interpelliamo, per la maggior parte, sono o dovrebbero essere già state preparate dal Governo le soluzioni. Là ove mi si rispondesse che si studieranno, mi dichiarerei insoddisfatto, perchè devono essere state studiate. Dovrei dichiararmi insoddisfatto malgrado che io sia amico politico del Governo ed estimatore personale dell'onorevole ministro Alessio.

Che se voi mi chiedete perchè i miei colleghi interpellanti mi han dato l'incarico di riassumere l'interpellanza e perchè io l'ho assunto, anzichè lasciarlo affidato a competenze più tecnicamente specifiche o dottrinalmente vaste, io vi risponderai appropriandomi una dichiarazione del Diderot: Io non ho lo spirito di La Bruyère, non la logica di Port-Royal, non la immaginazione di Montaigne, non la saggezza di Charron, « mais j'ai recueilli des faits qui leur manquaient peut-être ».

Ed ora affronterò ad uno ad uno i 15 quesiti: alcuno dei miei onorevoli colleghi prenderà più dettagliatamente in esame taluni di tali quesiti.

I. — *Quali provvedimenti intenda dare il Governo per liberare la marina mercantile nazionale dal regime della requisizione.* — Dopo tanti lunghi servizi prestati dalla marina mercantile durante il periodo della guerra, è da augurarsi che il Governo riconosca giunto il momento di restituirla alla libertà dei traffici.

È questo il voto della industria, la quale però non si dissimula l'alto dovere che su di essa incombe di dover concorrere ancora a provvedere alle necessità del paese.

Del resto, un provvedimento di derequisizione era già apparecchiato d'accordo fra il sotto-

segretario onorevole Perrone e l'armamento, e doveva entrare in vigore il 1° maggio: pare che, e solamente, le vicende politiche, a quanto si afferma, ne abbiano ritardato l'attuazione. Il Governo intende darvi corso? e prontamente?

Ora è da sperare che ogni difficoltà sia superata e la marina mercantile possa riprendere la sua attività, se non in regime di assoluta libertà come nell'*ante bellum*, almeno in un regime che le consenta di vivere non solamente, ma pure di apparecchiarsi alle lotte della concorrenza internazionale che si delineano sull'orizzonte alla ripresa dei traffici.

II. — *Quale regime intenda adottare il Governo per lo sviluppo di nuove costruzioni navali nei cantieri navali italiani.* — Finora non sono noti gl'intendimenti del Governo a proposito del regime di protezione dei cantieri italiani.

Dei tre sistemi di protezione dell'industria delle costruzioni navali, cioè:

a) del sistema proibitivo, che consiste nel vietare la nazionalizzazione di navi costruite all'estero, oppure nel sottoporla al pagamento di alti diritti;

b) del sistema delle costruzioni o della franchigia, secondo il quale lo Stato invece di garantire ai costruttori la riserva del mercato nazionale delle navi e di difenderlo contro la concorrenza dei cantieri esteri, tende a porli in condizione di poter lottare contro di essi ad armi eguali, autorizzandoli ad importare in franchigia i materiali necessari per la loro industria, con un principio che si avvicina a quello dell'ammissione temporanea adottato per altre industrie;

c) del sistema dell'intervento diretto dello Stato il quale, mediante premi ai costruttori, si propone di diminuire il costo di produzione.

L'Italia si attenne, di massima, al sistema dell'intervento diretto dello Stato a favore dei cantieri, accordando i premi di costruzione, detti in Francia *allocations*, i quali poi, in realtà, non rappresentano che una forma di sussidio, e dovrebbero, in teoria, servire per porre i cantieri nazionali in condizioni tali da poter dare la nave allo stesso prezzo del cantiere straniero.

Negli altri paesi, il sistema proibitivo fu ge-

neralmente abolito, sopravvive solo ed in parte, negli Stati Uniti.

La Germania ed il Belgio adottarono invece il sistema dell'importazione in franchigia.

La Francia, la Spagna, ed ai suoi tempi l'Austria Ungheria, adottarono, come l'Italia, il sistema dei premi di costruzione.

L'Inghilterra, sicura del primato dei suoi cantieri, non accordò ad essi alcuna protezione.

I premi di costruzione o compensi di costruzione furono introdotti in Italia dalla legge del 6 dicembre 1885, e rimasero, in principio, in tutte le fasi della legislazione di protezione marittima.

Contro il sistema dei premi di costruzione furono sempre vivaci le critiche.

Già la Giunta del bilancio nella relazione sulla conversione in legge del decreto 16 novembre 1900, contenente alcune modificazioni della legge del 23 luglio 1896, aveva espresso il dubbio « se il sistema dei compensi di costruzione provvedesse effettivamente alla marina ed ai cantieri ovvero alle industrie che nei cantieri stessi concorrono fornendo ferro, acciaio e ghisa » (*Stampato* n. 83-A, Legislatura XXI, Sessione 1900-901).

L'ammiraglio Bettolo (nella *Nuova Antologia* del 1° aprile 1903) muoveva critiche ai compensi di costruzione, propendendo per la introduzione in franchigia e per la restituzione daziaria, facendo voti per l'adozione del sistema della franchigia, « generalmente preferito dalle nazioni marittime del Nord e specialmente dalla Germania, i cui cantieri navali sono dalla legge doganale tedesca addirittura considerati come zone franche ».

Il senatore Piaggio (*Nuova Antologia* del 1° luglio 1904), conveniva nel concetto di massima dell'onor. Bettolo, ma proponeva di mantenere il compenso di costruzione fissato in lire 40 per tonnellata di stazza lorda dalla legge del 1901 e che il Piaggio riduceva a lire 39 a titolo dei maggiori oneri cui erano sottoposti i cantieri italiani di fronte a quelli esteri » (nolo materiali e del carbone, ecc.).

La Commissione Reale dei servizi marittimi (relatore l'onor. Pantano) proponeva di sostituire alla legislazione vigente una politica di lasciar passare, per così dire, dei materiali esteri, e nel tempo stesso di sgravi di imposte.

L'onorevole Salvatore Orlando proponeva di addivenire all'adozione dell'introduzione in franchigia congiunta con una specie di *draw-back*, per tutelare nel tempo stesso gl'interessi dei cantieri e quelli della siderurgia.

Fu quindi generale la critica contro i premi di costruzione; si ritenne infatti che se i cantieri debbono godere di una protezione diretta a carico dell'erario, il tasso di questa protezione debba diminuire di anno in anno per effetto del progresso dell'industria delle costruzioni, in cui legittimamente è da sperarsi.

D'altra parte, come notava in un suo studio il prof. Giuffrida (*Giornale degli Economisti*, luglio 1906) l'aliquota della protezione, in base al sistema dei premi, è in ragione inversa del costo dei piroscafi, cioè è più elevata per i « cargo-boats » che per i « transatlantici », mentre le conseguenze dei maggiori oneri insiti nella produzione dei cantieri italiani sono risentite in proporzioni assai minore dai « cargo-boats » che dai piroscafi addetti al trasporto dei passeggeri.

La tendenza generale era quindi per l'adozione dell'introduzione in franchigia anche per liberare i cantieri da ogni soggezione verso la siderurgia.

Nè temevasi di recar danno a questa ultima industria, perchè siccome in ogni tonnellata di stazza lorda sono impiegati, in media kg. 540 di materiale metallico, calcolando la produzione ordinaria dei cantieri in 60 mila tonnellate, la siderurgia sarebbe stata privata dello smercio di tonnellate 32 mila, cifra insignificante di fronte alla produzione siderurgica italiana.

Queste, rapidamente riassunte sono le ragioni addotte contro il sistema dei premi o compensi di costruzione.

Le vicende della guerra hanno impedito lo studio ulteriore di questo sistema d'intervento diretto dello Stato a favore dei cantieri italiani.

Ma ormai sembra giunto il momento nel quale il Governo debba far conoscere il suo programma su questo argomento.

Qualunque però sia per essere tale programma, propenda esso per il mantenimento del regime dei premi oppure si volga verso il sistema dell'introduzione in franchigia, considerando i cantieri come zona franca, oppure valendosi del

sistema del *drawback*, è necessario che il problema della protezione dell'industria delle costruzioni navali sia risoluto indipendentemente dall'altro problema relativo all'industria dell'armamento o dei trasporti.

Le due industrie non debbono essere collegate nei riguardi della protezione. Se ciò avvenisse, se la sorte dell'industria dell'armamento fosse legata a quella dei cantieri, si avrebbe quel fenomeno che in Francia dissero: *la fuite des primes*, vale a dire che se la protezione fosse riservata esclusivamente alle navi prodotte dai cantieri italiani, in tale regime di monopolio la protezione andrebbe a finire a favore dei cantieri, perchè essi naturalmente terrebbero conto nel prezzo della nave dell'ammontare della protezione da questa goduto per il fatto di essere nata da cantiere italiano.

Proprio allora si avrebbe quella *fuite des primes* alla quale fu accennato: cioè il premio e la protezione qualunque forma essa abbia, passerebbe dalla nave al cantiere, dal cantiere alla siderurgia, dalla siderurgia alla banca sovventrice.

Convieni poi notare che la protezione dei cantieri ossia la protezione dell'industria delle costruzioni non rappresenta l'esplicazione di un programma di politica marinara, tal quale la protezione della costruzione di macchine agrarie o di locomotive non rappresenta un programma di politica agraria o ferroviaria.

Industria dei cantieri ed industria dell'armamento hanno tendenze assolutamente diverse: diversamente dunque le due industrie devono essere considerate e su questo proposito io attendo quindi di conoscere il pensiero del Governo.

III. - Con quale regime intenda il Governo regolare l'acquisto di navi costruite all'estero.

— Messo il principio che l'industria dell'armamento debba essere considerata indipendentemente dalla industria delle costruzioni, e che supremo bisogno dell'Italia è in questo momento di avere navi, navi, e navi, qualora si riconosca la necessità di un regime di protezione per l'industria dell'armamento, questo regime dovrà, di massima, essere applicato tanto alle navi che scendono in mare da cantieri nazionali quanto a quelle che provengono da cantieri stranieri.

Diciamo ciò in linea di massima, perchè alcune considerazioni pare debbano essere tenute presenti per mitigare il rigore del principio.

Convieni, difatti, tener conto dell'interesse nazionale esigente che permanga presso di noi l'industria delle costruzioni; anche se, strettamente parlando dal punto di vista della scienza economica, non dovesse aversi in considerazione che il costo della nave costruita nei cantieri nazionali, giova che questo rimanga in patria per dar sicuro lavoro alle maestranze nostre. Se un regime di protezione, qualunque esso sia per essere, debba adottarsi per l'industria dell'armamento, pare quindi che debba essere commisurato in ragione attenuatamente diversa secondo che si tratti di navi di costruzione nazionale oppure di costruzione straniera.

Una tesi contraria sarebbe possibile solamente quando il premio di costruzione fosse elevato di tanto da compensare i cantieri nazionali di tutte le cause d'inferiorità di fronte ai cantieri stranieri e di porli quindi in grado di dare la nave allo stesso prezzo dei cantieri di altri paesi.

. Così infatti avvenne in Francia: colà la legge del 19 aprile 1906 elevò a 145 franchi per tonnellata di stazza lorda il premio di costruzione, affinchè i cantieri francesi potessero costruire allo stesso prezzo dei cantieri inglesi. Messo questo principio, la legge stessa accordò una «*compensation d'armement*» eguale tanto alla nave di costruzione nazionale quanto alla nave di costruzione straniera. Ma se pure permarrà presso di noi il sistema dei premi di costruzione, sembra poco probabile che possa elevarsi, come in Francia, di tanto l'aliquota dello intervento diretto dello Stato a favore dei cantieri, quindi permane la necessità di un criterio diverso secondo che si tratti di nave di costruzione nazionale oppure straniera.

In base a tale criterio, come dovrà essere regolata l'azione dello Stato per facilitare lo acquisto di navi all'estero.

A questo punto la questione si connette con la questione generale del trattamento da usarsi all'industria dei trasporti.

Noi crediamo che il sistema dei premi di navigazione sia ormai tramontato e che in ogni modo non sia più il caso di farlo risorgere. L'esempio infruttuoso dei premi in Italia, già condannati dal Parlamento nella discussione della legge del 1901, lo stesso risultato

nuto dalla Francia, che pure dal 1881 profonde milioni senza veder risorta la sua marina mercantile, valgano come prova della nessuna efficacia di quel sistema contro il quale si pronunziarono il Congresso internazionale di esposizione economica mondiale di Mons del 1905, ed una pleiade di economisti e di studiosi di tutti i paesi.

Contro i premi di navigazione si pronunziarono in Italia Bettolo, Piaggio, Salyatore Orlando, Fries, Porrini, Supino ed altri molti.

Nella stessa Francia, la terra classica dei premi, la legge del 1906, la quale sotto il nome di « compensation d'armement » mantenne l'intervento diretto dello Stato inaugurato colle leggi del 1881, 1892 e 1903, fu dichiarata « loi de transition » nell'attesa di un nuovo regime.

Ricordiamo a questo proposito il programma del Buisson, sottosegretario di Stato per la marina mercantile, il quale, nella Camera francese, dichiarava per l'avvenire « pas de primes, pas de subventions ».

Nè l'esempio dell'Austria-Ungheria o del Giappone può valere in difesa del sistema dei premi che quei paesi avevano adottato.

Nell'Austria-Ungheria il commercio marittimo si svolgeva in pochi porti, ai quali da vasto *hinterland* affluivano merci, onde le navi austro-ungariche avevano assicurato il nolo di uscita, ciò che le poneva in condizioni privilegiate di fronte alle navi di altra bandiera, e spiegava pure il predominio della bandiera della monarchia nel movimento marittimo d'Austria-Ungheria.

Del resto poi la legislazione di quell'Impero in materia di marina mercantile, come fu dichiarato nella Camera di Vienna dalla Giunta generale del bilancio, era piuttosto un postulato politico che un postulato economico. Il naviglio dell'Istria crebbe non già per virtù dei premi, ma per spirito di intraprendenza degli armatori, i quali dichiaravano che pur volentieri avrebbero rinunciato ai premi, tenuto conto dei vincoli a cui l'obbligava quella « allocation » del Governo.

Quanto al Giappone, il progresso della marina mercantile non fu la conseguenza delle leggi del 1896 e 1899 che accordavano premi di navigazione, ma fu una derivazione dell'incremento generale dell'industria e di quei miracoli di patriottismo che il popolo giapponese seppe compiere in un quarto di secolo.

Del resto, nessun premio fu mai accordato dall'Inghilterra, dalla Germania e neppure dagli Stati Uniti e tanto meno dalla Grecia, la quale va orgogliosa di affermare che il progresso mirabile della sua marina è tutta opera dello spirito di intraprendenza degli armatori, senza alcun intervento dello Stato.

Messo da parte il sistema dei premi o delle « compensation d'armement », noi crediamo che l'unico sistema possibile di protezione per l'industria dell'armamento sia quello delle esonerazioni fiscali.

Recentemente al Senato nord-americano fu appunto presentato un *bill* che, nell'intento di proteggere la nuova marina mercantile di quel grande paese, dispone per essa soltanto degli esoneri fiscali e l'alleviamento o la dispensa della tassa sui sopraprofiti di guerra.

La « morphyne des primes », come fu caratterizzato in Francia il sistema, porta seco dei vincoli, perchè naturalmente ogni elargizione dello Stato, ogni « allocation », esige un corrispettivo; quindi l'obbligo di esercitare determinati viaggi, di prendere determinati carichi, di sottostare a speciali regole.

Ora tuttociò ripugna all'industria dei trasporti, la quale, in tempi normali, ha bisogno di svolgersi in piena padronanza di sé: diceva a tal proposito Jules Charles Roux: « La marine marchande ne veut pas de primes... elle veut de la liberté ».

Tale era pure già l'avviso del Balin in Germania.

Del resto è storica la risposta data dagli armatori marsigliesi al Colbert, il quale chiedeva loro che cosa potesse egli fare per isviluppare il traffico marittimo: « Monseigneur, laissez-nous faire! ».

E questa libertà (per quanto oggi la libertà assoluta non esista nei traffici marittimi a causa dei *pools*, *rings*, *ententes* o *trusts* derivati tutti della grande industria, e per quanto i *tramps* siano combattuti dai *liners*, i quali si valgono contro di essi dell'arma della *rebate system*, delle *refucies*, che i *tramps* errabondi, senza itinerario fisso non possono offrire ai caricatori, agli *shippers*), questa libertà è consentita pienamente dal regime delle esonerazioni fiscali.

Noi riteniamo quindi non solamente opportuno ma necessario che sia mantenuto quel sistema di esonerazioni fiscali da ogni imposta particolare o generale, presente o ventura che

fu inaugurato col decreto del 10 agosto 1916. Ricordiamo che quel decreto in virtù del quale si esentavano da ogni imposta i redditi dei piroscafi nuovi ammessi nella marina mercantile italiana, ebbe vivi elogi nella Camera di quella Francia tuttora alla ricerca di un regime di protezione marittima: fu detto nella Camera francese chè quel decreto rappresentava la *magna charta* della marina mercantile. E l'Inghilterra, la maestra di politica marinara, ebbe pure larghi elogi per il decreto italiano.

Il sistema dunque ha già un suffragio; conviene a nostro avviso perseverarvi.

Ma si dirà: occorre ricordarci la protezione dei cantieri.

E qui, rammentando quanto già accennammo, non conoscendo quale sia il venturo programma del Governo nei riguardi dell'industria delle costruzioni, nulla avremmo in contrario che fosse mantenuto il criterio del decreto del 1906, di graduare più lungo o più breve il periodo di durata delle esenzioni fiscali secondo che si tratti di costruzione nazionale oppure di costruzione straniera.

In ogni modo raccomandiamo che qualora si addivenga al sistema da noi proposto, esso non sia redatto in modo tale da combattere l'acquisto di navi all'estero mediante eccessiva protezione ai cantieri, oppure, in senso contrario, si ledano gravemente gli interessi dei cantieri mediante eccessive larghezze verso gli acquisti all'estero.

Riconosciamo difficile assai il conciliar gl'interessi dell'una e dell'altra industria; col volerle stringere in connubio, si addiviene a quello che in Francia dissero: « mariage d'enfer ».

Dalla sapienza del Governo ci attendiamo che non si avveri questo « mariage d'enfer » e che industria dei cantieri ed industria di armamento possano vivere da buoni coniugi, in piena armonia.

IV. — *Quali provvedimenti definitivi intenda prendere il Governo per provocare lo sviluppo del credito navale ed il sorgere del credito pescareccio.* — Le condizioni dell'esercizio della navigazione, o per dire più esattamente, dell'industria dei trasporti, sono ben diverse da quelle dei tempi nei quali principiò a discutersi della necessità di provvedere ad istituzioni di « credito marittimo » come allora dicevasi.

Così negli atti della « Commissione parlamentare d'inchiesta sulle condizioni della marina mercantile » del 1881-82, della quale fu relatore l'onorevole Boselli, non aderivasi alla proposta del senatore Boccoardo, della istituzione di un Banco sovventore col concorso dello Stato.

Erano quelli tempi di scarsa fiducia negli investimenti del capitale nelle operazioni di credito sulle navi.

Le Casse marittime di Genova e Napoli accordavano non più del 20 per cento di anticipazioni sulle costruzioni.

La ragione di tale sfiducia si era che i cambi marittimi e certe altre categorie di opere erano crediti privilegiati secondo tutte le legislazioni.

« Anche supponendo, diceva la relazione dell'onorevole Boselli (*Atti della Commissione d'inchiesta*, VII, 366) che la nostra legislazione fosse modificata nel senso di dare la precedenza al pegno, avremo sempre le legislazioni estere, alle quali sono soggette le nostre navi quando si trovano all'estero, che non si modificheranno ».

Aggiungeva la relazione dell'onorevole Boselli:

« Fino a quando non si ammetterà il principio che le somme date a prestito si possano assicurare contro la possibilità di perdita in causa di crediti privilegiati, il problema non si potrà risolvere ».

Più gravi considerazioni erano inoltre addotte nella relazione Boselli:

« Nel nuovo codice di commercio non si permette al credito con pegno di rivalersi del credito sulla Compagnia d'Assicurazione. Perciò chi presta alla nave non ha attualmente alcuna garanzia essendo troppi i crediti privilegiati che si debbano preferire alle somme imprestate con pegno ».

Fu per questi motivi, alcuni dei quali permangono ancora, come per esempio l'ordine dei crediti privilegiati, che la Commissione d'inchiesta « approvò l'ordine del giorno puro e semplice sulla proposta di istituire un Banco sovventore marittimo col concorso dello Stato ».

Ricordiamo che all'epoca della compilazione del vigente Codice di commercio, in seguito ad osservazioni della Camera di commercio, non venne riportato nel codice stesso il prin-

cipio dell'art. 1951 del Cod. civile, secondo il quale *pretium stat in loco rei* (Ascoli, Comm. al 2° libro del Cod. di commercio articolo 485, pag. 73).

Ma negli anni successivi si ebbero vari tentativi per la costituzione del credito non più marittimo ma navale: principiosi anzi a farsi chiaramente la distinzione fra l'uno e l'altro credito: si disse che « nel campo della navigazione si ricorre al credito o per gli stretti bisogni della nave oppure per i bisogni dell'industria e del commercio che ad essa si riferiscono.

Nel primo caso il credito si suole chiamare navale, essendo la nave che ne forma l'oggetto immediato e diretto. Nel secondo invece in cui la nave serve di mezzo all'impresa industriale si ha il credito marittimo propriamente detto. (La Cava, *Credito Marittimo*).

In base a questi principi si ebbe nel 1902 un progetto di legge del ministro Cocco Ortu sulla « Ipoteca e credito navale » (*Stampato* N. 38, Legisl. XXI, - 2ª Sessione 1902 del Senato) al quale non sorrisero benigne le sorti: quel disegno di legge non era che la traduzione della legge francese del 10 luglio 1885 sulla *Hypothèque Maritime*, e tendeva a sostituire le semplici e pratiche nostre disposizioni sulla trascrizione degli atti relativi alla proprietà navale, che tanto egregiamente erano servite quando all'epoca dei velieri la proprietà era frazionata all'infinito, con farraginose regole desunte dalla legge francese.

La « Commissione Reale per i servizi marittimi », relatore l'on. Pantano, proponeva poi nel 1906 l'istituzione in Roma di un « Istituto di credito navale italiano » con un capitale iniziale versato non inferiore a cinque milioni di lire.

Di poi, fra i disegni di legge presentati al Parlamento il 1° dicembre 1910 per i provvedimenti a favore della marina mercantile fu anche compreso un disegno di legge relativo al credito navale.

Anche questo disegno di legge non ebbe buona fortuna. Io penso che non sarà possibile di poter costituire saldamente il credito sulla nave fino a quando rimangano le condizioni attuali del privilegio di alcuni crediti enumerati dall'art. 675 del cod. commercio.

Dovendo l'ipoteca subire la prelazione dei

privilegi marittimi i quali si sottraggono per la necessità delle cose ad ogni forma di pubblicità ed acquistano grado di preferenza in ragione inversa della data della loro creazione, ne consegue che quanto maggiore è il numero dei privilegi, tanto minore diventa la fiducia ispirata dalla garanzia ipotecaria.

Le conferenze internazionali di Bruxelles e di Venezia proposero appunto di limitare per quanto è possibile il numero dei privilegi, e pare che a questa meta debba tendere anche la legislazione italiana, ammettendo sempre l'applicazione del principio dell'art. 1951 del cod. civile anche nei rapporti del credito navale, bene esaminando però se tale facoltà di agire sul prezzo di assicurazione della nave debba essere riservata esclusivamente agli istituti autorizzati ad esercitare il credito navale, come sembra opportuno.

Una provvisoria soluzione della questione fu data col decreto-legge 5 novembre 1916 numero 1506 e con le successive disposizioni dell'altro decreto del 26 agosto 1917 n. 1917 in virtù dei quali furono autorizzati il consorzio per sovvenzioni su valori industriali ed altri istituti ad esercitare operazioni di credito navale.

Ma è tempo ormai di addivenire ad una soluzione definitiva adattando ai nuovi bisogni il codice di commercio, senza però alterare le disposizioni vigenti in materia di trascrizioni di atti, le quali sono generalmente lodate.

Vero è che per effetto della « concentration des entreprises » oggi, secondo Paolo De Roussiers, les grands navires et les grandes entreprises maritimes ont remplacé l'entreprise maritime, accessoire du commerce, qui exploitait autrefois des navires de faible dimension ».

Vero è pure, come nota il Ripert, che « la concentration toujours plus grande des entreprises maritimes rend ce moyen de crédit (hypothèque maritime) inutile. La société d'armement n'a pas besoin d'argent, étant donné le chiffre énorme de son capital social: si elle en a besoin, elle s'en procure par une augmentation de capital social ou par une émission d'obligations ».

Ma noi dissentiamo dall'autore, quando, pur riconoscendo che « l'hypothèque est un procédé de crédit qui convient aux petites entreprises », osserva che « les petites entreprises maritimes ont déjà tant de peine à végéter

qu'elles trouvent l'hypothèque une charge trop lourde pour elles: l'abaissement continu du taux des frets ne permet pas aux emprunteurs de payer par les profits réalisés les intérêts des sommes prêtées, d'autant plus que le taux de l'intérêt est resté assez élevé ».

Sono parole queste del 1913: da quell'anno in poi si è manifestato il fenomeno contrario a quell' « abaissement continu des frets », onde il principale argomento è svanito, se non per sempre almeno per un certo periodo di anni.

Riteniamo invece che per il singolo armatore, per « la petite entreprise maritime » il credito navale possa essere efficace, sempre però che sia data garanzia di sicurezza al capitale prestato, e come dice lo stesso Ripert « si l'effet international des sûretés réelles était plus précis et plus sûr ».

Ed al raggiungimento di questi fini deve tendere, come speriamo, l'azione del Governo.

I risultati ottenuti nel Belgio dalle Società « Credit Maritime et Fluvial de Belgique » e Société Belge de Crédit maritime », s'intende prima della guerra, e nella Grecia da diversi Istituti, danno affidamento che anche in Italia molto è da sperare dal credito navale, sempre però quando sia organizzato in modo da non produrre eccessivo aggravio a carico di colui che ricorre al credito e dall'altro lato, offra garanzia nello Stato ed all'estero, all'Istituto che accorda il credito.

Del credito peschereccio parlerò in appresso.

V. — *Se il Governo intenda riservare il trasporto della emigrazione alla sola bandiera italiana.* — L'onorevole Pantano, svolgendo alla Camera, il 2 luglio 1897, un suo disegno di legge sull'emigrazione, notava: « il 33 per cento della emigrazione italiana che salpa dai nostri porti, preferisce la bandiera estera alla nazionale. Sono circa dieci milioni di noli all'anno che la nostra marina mercantile si vede portare via sotto i propri occhi ».

Quando studiavasi il disegno di legge, diventato poi la legge del 31 gennaio 1901, n. 23 sulla emigrazione, il deputato Raffaele Corsi inviava alla Commissione incaricata dalla Camera degli studi sul grave problema, una proposta intesa ad « affidare il trasporto degli emigranti italiani esclusivamente a navi co-

struite in Italia e di bandiera nazionale, nell'intento di concorrere, in previsione di una riduzione dei premi istituiti dalla legge del 1896, alla formazione di un naviglio mercantile ausiliario ».

La Commissione della Camera, della quale erano relatori gli onorevoli Luzzatti e Pantano, esaminando la proposta dell'onorevole Corsi, il quale aveva preso le mosse dalle osservazioni fatte nel 1897 dall'onorevole Pantano, dopo alcune considerazioni di carattere fiscale nei riguardi della compartecipazione delle bandiere straniere all'esodo dei nostri emigranti dai nostri porti, si manifestava contraria al monopolio del trasporto degli emigranti per la marina mercantile nazionale, muovendo anzi queste precise domande:

« È essa preparata a questo grande compito? E si potrebbe star sicuri così com'è oggi, (1900) ordinata, che saprebbe disimpegnarlo in pieno accordo cogli interessi nazionali? ».

I relatori alludevano con le ultime parole ai *trusts* e *pools* allora stretti fra compagnie italiane e quelle straniere per il trasporto degli emigranti. Nella discussione alla Camera del disegno di legge (tornate 23 e 24 novembre 1, 2 e 3 dicembre 1900) fu difesa dai deputati Colaianni, Giusso e Valli, la proposta di ammettere le bandiere straniere al trasporto degli emigranti.

Il relatore Luzzatti disse semplicemente di non sentirsi « pungere dal rimorso di fare davvero gli interessi delle Compagnie nazionali a danno di quella concorrenza che ci piace di difendere contro di tutti ».

Aggiunse poi l'onorevole Luzzatti, di non volere colpire con eccessive fiscalità le Compagnie straniere per impedirle, « di poter continuare la concorrenza della quale siamo gelosi custodi » e disse pure il relatore: « di essere sicuri di trionfare in nome della concorrenza e di giungere alla rottura dei *trusts* mediante l'azione del « Commissariato di nuova istituzione cui veniva affidato il compito della determinazione dei noli per il trasporto degli emigranti ». Nella relazione al Senato il relatore onorevole Lampertico disse che le proposte di fiscalità in danno delle Compagnie straniere non « corrispondevano ai fini ed agli intenti della legge, la quale non vuol respingere, ma piuttosto attirare le Compagnie forestiere di navigazione in concor-

renza delle Compagnie nazionali ». (Stampato n. 29-A, 1ª Sessione 1900-1901, Senato).

Nella discussione dinanzi al Senato (21-26 gennaio 1901) il relatore onorevole Lampertico ribadì i concetti da lui esposti.

Da queste notizie sulla genesi della legge sulla emigrazione risulta quindi che fra i suoi principi fondamentali è quello della libertà per tutte le bandiere nel trasporto degli emigranti, dello spirito di concorrenza fra i vettori, siano essi italiani o stranieri.

Le ragioni che a ciò indussero già le accennammo: furono i *trusts* ed i *pools* stretti fra le varie Compagnie a quell'epoca e che avevano provocato il rialzo dei noli.

Notiamo intanto che la legge germanica sulla emigrazione del 17 giugno 1907 ammette gli stranieri ad esercitare il trasporto degli emigranti e lo stesso è detto nella legge ungherese dell'11 marzo 1903.

La « Commissione Reale per i servizi marittimi nella sua relazione riassuntiva generale (Volume I degli *Atti*, (1906, p. 14) attribuiva l'incremento manifestatosi nella marina mercantile italiana soprattutto « all'aumento della emigrazione ed ai caratteri nuovi che essa è venuta assumendo. Grazie all'emigrazione, nei porti d'Italia si è avuta un'attiva domanda di trasporti, distribuita abbastanza regolarmente secondo le stagioni e combinata con una numerosa affluenza di passeggeri nei viaggi di ritorno in ciascun anno. Per soddisfare a questa domanda è stato necessario un materiale abbondante e selezionato. E sebbene i nostri ordinamenti ammettono in modo assoluto l'equiparazione delle bandiere, pure la nostra marina nella lotta di concorrenza ha potuto competere con quelle estere essendo in grado di meglio provvedere alla organizzazione del traffico e preferendo gli emigranti, a parità di altre condizioni, le navi nazionali. Ora appunto in conseguenza del traffico cui ha dato origine l'emigrazione, la nostra marina ha potuto arricchirsi di diverse unità nautiche recenti abbastanza celeri e di tonnellaggio se non elevatissimo, certo elevato, che sono le migliori della nostra flotta mercantile ».

Le statistiche confermano che il regime di concorrenza non arrecò troppi danni alla marina mercantile italiana: questa seppe affermarsi e progredire nella percentuale del trasporto degli emigranti.

Nel 1902, nel primo anno, cioè, dell'applicazione della nuova legge, la bandiera italiana partecipava nel trasporto degli emigranti per il 41.7 per cento nel 1914, la percentuale italiana si era elevata al 60.5

Ora, volendo addivenire alla riserva del trasporto degli emigranti alla sola bandiera nazionale ci si pareranno dinanzi difficoltà di ordine interno e di carattere internazionale.

1° *Difficoltà di ordine interno.* — Abbiamo visto che la legge del 1901 si fonda sul principio della concorrenza fra bandiere nazionali e straniere nel trasporto degli emigranti, non contiene infatti alcuna disposizione che consenta un monopolio. Occorre modificare la legge.

D'altra parte se la legge non consente la reiezione in blocco della bandiere straniera, pare che neppure procedendo caso per caso si possa giungere allo stesso risultato, negando cioè la patente di vettore agli stranieri.

Sta bene che il rilascio della patente, come ritenne la IV sezione del Consiglio di Stato, rappresenta una mera *concessione*: per quanto però la concessione sia un atto *discrezionale* non può essere arbitrario, deve, come tutti i provvedimenti, essere *motivato*; per il principio posto dalla legge sul contenzioso amministrativo del 20 marzo 1865.

Ora si potrà in qualche caso trovare il *motivo* per negare la patente allo straniero, ma dal caso isolato non si potrà giungere ad una regola di carattere generale senza un'esplicita riforma della legge.

2. - *Difficoltà di carattere internazionale.* - In tutti i trattati di commercio e di navigazione con altri Stati, l'Italia ha accolto il principio, che fu vanto del secolo XIX, quello dell'*assimilazione delle bandiere* in virtù del quale le navi degli Stati contraenti sono ammesse ad esercitare tutti i traffici in regime di eguaglianza, relativamente a tasse, divieti ecc.

Potrebbe discutersi se il « trasporto degli emigranti », ossia, come dicevano gli onorevoli Luzzatti e Pantano, dell' « esodo del fior di nostra gente infelice » sia un mero traffico e se lo Stato non abbia la facoltà di regolarlo con disposizioni speciali. Ma la questione è assai complessa e si presterebbe a diverse interpretazioni.

Abbiamo pure nei trattati la clausola della « nazione più favorita »: se non si addivenisse

ad un radicale divieto dell'esercizio del trasporto degli emigranti alle bandiere straniere, se lo si consentisse ad una bandiera, dovrebbero consentirlo alle altre.

Anche in questo argomento potrebbe dubitarsi se la clausola della « nazione più favorita », come fu ritenuto non si estenda alla ammissione degli stranieri all'esercizio del cabotaggio e della pesca nelle acque territoriali, neppure si estenda al trasporto degli emigranti.

Ma la tesi sarebbe dubbia. Inoltre dobbiamo chiederci se non ci esporremo a rappresaglie in danno dei nostri traffici in altri rami, se respingessimo le bandiere straniere dal trasporto dei nostri emigranti.

Appunto sul proposito il *Departmental Committee appointed by the Board of Trade* nell'esame delle condizioni della marina mercantile inglese dopo la guerra, richiamava l'attenzione del Governo d'Inghilterra sulla legge nostra in materia di emigrazione.

Nella relazione del *Committee* presentato dalla Camera dei Comuni, è detto:

« Italy, while nominally granting national treatment to the British flag with regard to passengers, really favours the national lines.... »

It is most desirable, therefore, that His Majesty's Government should take steps to secure real national treatment for British shipping in Italy with regard to passengers ».

Per *passengers* nella relazione inglese s'intendono proprio gli *emigranti*.

Come si vede, l'Inghilterra già si preoccupa della cointeressenza della sua bandiera nel trasporto degli emigranti italiani e si duole che sia solamente *nominally* l'eguaglianza di trattamento affermata dalla legge fra bandiera nazionale e bandiere straniere.

Quali conseguenze potrebbe avere l'esclusione assoluta dalla emigrazione della bandiera inglese nei nostri rapporti commerciali con l'Inghilterra?

D'altra parte poi, oggi, distrutta ogni traccia di « patto coloniale » riconosciuta, almeno prima della guerra, la piena libertà di navigazione, grazie al principio dell'assimilazione delle bandiere, noi non troviamo altro esempio di monopolio in materia di traffici marittimi fuori di quello sanzionato dalla legge del 2 aprile 1889 per la navigazione fra la Francia e l'Algeria,

riservata esclusivamente alla bandiera francese.

Ma quel monopolio ebbe effetti disastrosi per i traffici algerini e per la stessa marina francese, la quale, mentre i noli rialzavano senza sentire il pungolo della concorrenza, lasciò sulle linee per l'Algeria, un naviglio scadentissimo che non sentì il bisogno di rinnovarsi.

Riassumendo: la questione, esaminata in tutti i suoi aspetti, si presenta netta alla risoluzione del Governo. Vuole esso, riformando la legge vigente, assicurare alla bandiera nazionale il trasporto degli emigranti? Adottando questo partito il Governo potrà meglio disporre della forza che nelle contrattazioni internazionali rappresenta la nostra emigrazione; l'esclusività non impedirebbe il calmieramento dei prezzi di passaggio nè la regolamentazione delle condizioni di trattamento a bordo degli emigranti. Ed è precipuamente per questa considerazione, di grande importanza politica, che noi propendiamo per l'esclusività alla bandiera italiana. Attendiamo di apprendere il maturo pensiero ed il preciso proposito del Governo in proposito.

Comunque e quando pure, in ipotesi, il Governo non consentisse con noi su questa risoluzione, tuttavia converrebbe esaminare subito se sia il caso di mantenere tuttora alcune speciali facilitazioni all'emigrazione da porti esteri le quali ridondano in danno della marina nazionale; così, per esempio, l'esercizio della linea di Havre verso la quale sono diretti i nostri emigranti.

Fu detto che quella concessione, secondo la quale i nostri emigranti invece di prendere imbarco in porti italiani sono diretti ad un porto straniero a beneficio di bandiera straniera, si addivenne, salvo errore, dall'onor. Luzzatti, per inveterate abitudini degli emigranti del nord usi a servirsi del porto di Havre. Queste abitudini sono discutibili. In ogni modo potrebbe essere tenuta presente la questione per un accurato esame anche nei riguardi dei nostri rapporti con la Francia, con la quale dovremmo sempre applicare la regola del *do ut des*.

VI. - Quali accordi il Governo intenda stipulare con gli Stati esteri a difesa della nostra bandiera nazionale. — Nell'interesse della nostra bandiera trafficante nei paesi

stranieri noi crediamo che il Governo debba perseverare nella politica dell' « assimilazione delle bandiere ».

Ma quest'assimilazione deve essere completa nel senso cioè, che non sia frustrata da speciali pretesti, da considerazioni di carattere locale o di particolari regimi.

Così infatti avviene in Inghilterra dove si trova un efficace mezzo di protezione per la bandiera inglese nel sistema amministrativo dei porti. Questi, siccome non appartengono allo Stato, sono liberi di compilare le loro tariffe per i diritti di sbarco, e da tale libertà traggono il mezzo di stipulare speciali accordi con le Compagnie inglesi accordando riduzioni delle quali non godono le bandiere straniere. Lo stesso deve dirsi per la Francia: in molti porti francesi sono stabiliti dei *pèages*, la maggior parte dei quali, riscossi dalle Camere di commercio, vanno in danno delle bandiere straniere.

Così pure il Governo dovrebbe esaminare se, nell'interesse specialmente della piccola nostra marina veliera, che frequenta i porti di Francia, sia tuttora da mantenere colà l'« intervento obbligatorio » negli affari marittimi dei costosi *courtiers maritimes* dei quali non vi è traccia in Italia.

A nostro avviso il Governo dovrà procurare che nessun onere sia imposto alle navi italiane nei porti stranieri il quale non sia imposto colà alle navi nazionali, e reclamare, ove ne sia il caso, l'applicazione della clausola della « nazione più favorita ».

Così pure, salvo il rispetto della sovranità locale, il Governo dovrà procurare che sia mantenuto intero l'esercizio dell'autorità consolare per tutto quanto riguarda gli affari interni della nave.

Il Governo dovrà procurare di attivare al più presto, appena le condizioni dei traffici lo consentiranno, accordi con gli Stati esteri affinché si riprendano le pratiche già iniziate dalle Conferenze internazionali di Bruxelles, di Venezia, ecc., per giungere all'adozione di un diritto marittimo internazionale, comune a tutte le Nazioni, almeno nelle questioni più importanti, e che nei casi dubbi venga sempre data la preferenza alla *loi du pavillon*.

Mi rincresce, onorevoli colleghi, di dover diventare noioso nella lunga, per quanto sin-

tetica, esposizione dei punti della interpellanza.

Voci. No, anzi tutt'altro.

PRESIDENTE. Piuttosto se ella vuole riposare per cinque minuti.

(Il senatore Rolandi Ricci fa cenni di assenso).

PRESIDENTE. Riposi ora per cinque minuti, poi riprenderà il suo discorso.

Presentazione di due disegni di legge.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro delle terre liberate per la presentazione di due disegni di legge.

RAINERI, *ministro delle terre liberate*. Ho l'onore di presentare al Senato due disegni di legge, già approvati dall'altro ramo del Parlamento. Il primo riguarda l'« Istituzione di una commissione parlamentare di inchiesta sulle spese di guerra »; l'altro riguarda l'« Istituzione di una commissione parlamentare sulle gestioni per l'assistenza alle popolazioni e per la ricostruzione delle terre liberate ».

PRESIDENTE. Nel dare atto all'onorevole ministro della presentazione di questi due disegni di legge, faccio presente al Senato l'urgenza di deliberare sopra di essi, urgenza che è determinata esclusivamente dall'andamento dei nostri lavori. Il Senato, comprende che noi non possiamo separarci senza avere nominato i componenti le due commissioni d'inchiesta, poichè, dovendo prossimamente la Camera nominare i suoi rappresentanti nelle stesse commissioni, queste non potrebbero funzionare se non fossero nominati anche i rappresentanti del Senato. Ora poichè lo svolgimento normale dell'ordine del giorno porterebbe a terminare i nostri lavori nella seduta di lunedì, se il Senato non crede di continuare ancora le sue sedute, noi dovremmo lunedì procedere alla nomina delle dette Commissioni. Occorrerebbe perciò che prima i disegni di legge fossero approvati e riportassero la sanzione sovrana. Quindi, se il Senato crede di dichiararli d'urgenza, si potrebbe procedere immediatamente alla nomina delle Commissioni dando loro la facoltà di presentare nella seduta di domani le relazioni, di modo che nella seduta di domani potremmo deliberare.

Voci: Le nomini il Presidente!

TORRIGIANI LUIGI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TORRIGIANI LUIGI. Io avevo domandato la parola, e vedo che prevengo il desiderio dei colleghi, per proporre che sia il Presidente a designare e nominare i commissari i quali domani faranno la loro relazione.

PRESIDENTE. Pongo ai voti la proposta dell'on. Torrighiani Luigi. Chi l'approva voglia alzarsi.

È approvata.

Nomina di commissari.

PRESIDENTE. In adempimento al mandato che il Senato ha voluto conferirmi, partecipo i nomi dei componenti le due Commissioni.

Commissione per l'esame del disegno di legge per l'inchiesta sulle spese di guerra: Bellini, Brusati Ugo, Garavetti, Lucca, Rota, Perla e Petrella.

Commissione per l'esame del disegno di legge per l'inchiesta relativa alle terre liberate: Cassis, Castiglioni, Dorigo, Grandi, Palumbo, Polacco e Sandrelli.

Seguito dello svolgimento all'interpellanza.

PRESIDENTE. Il senatore Rolandi Ricci può riprendere il suo discorso.

ROLANDI RICCI. E passiamo al punto:

VIII. — *Quali disposizioni intenda prendere il Governo per il cabotaggio e per la navigazione costiera.* — Il cabotaggio, ossia il traffico da porto a porto dello Stato, era esercitato prima della guerra, quasi per totalità, dalla bandiera nazionale italiana: difatti nel 1914 su di un movimento di 10,500,323 tonnellate di merci trasportate da porti italiani a porti italiani le bandiere estere parteciparono solamente per 121,382 tonnellate, le rimanenti 10,378,941 tonnellate furono tutte trasportate dalla bandiera italiana.

Conviene dunque salvaguardare alla nostra bandiera questo traffico di cabotaggio. Crediamo quindi opportuno che nelle venture negoziazioni dei trattati sia sempre tenuto presente il principio stabilito dalla legge dell'11 luglio 1904, n. 355, a tenore del quale « l'esercizio del cabotaggio lungo le coste italiane ed il servizio marittimo dei porti delle rade e delle spiagge dello Stato sono riservati alla bandiera nazionale, salvo quando speciali trattati e convenzioni dispongano altrimenti ».

Saviamente con la legge del 1904 fu abbandonato in materia di ammissione delle bandiere straniere all'esercizio del cabotaggio il criterio della reciprocità ammesso dalla precedente legislazione; criterio effimero per l'Italia, la quale, mentre per la posizione sua geografica offriva allo straniero largo e ricco litorale da sfruttare, non poteva certamente mandare le sue navi ad esercitare la navigazione di porto in porto in paesi lontani non posti, come i porti italiani, sulla via naturale dei grandi traffici.

Nei venturi accordi l'ammissione delle bandiere straniere all'esercizio del cabotaggio dovrà fare oggetto di speciale trattato o convenzione: come già dicemmo, non potrà derivare da applicazione della clausola della « nazione più favorita ». Dovrà l'ammissione al cabotaggio di una bandiera straniera essere quindi negoziata caso per caso. Noi raccomandiamo però che la negoziazione sia fatta sempre in questioni marittime. Non dovrà essere mai il cabotaggio sacrificato ad altri interessi: ricordiamo che nella convenzione del 1862 con la Francia, per proteggere le seterie di Como, si accordò alla Francia la facoltà di esercitare con piroscafi e velieri, il cabotaggio di tutto il litorale italiano, mentre la Francia con benintesa reciprocità, ci accordava in cambio il cabotaggio dei soli porti sul Mediterraneo, chiudendoci i porti sull'Atlantico, ed escludendo dalla ammissione al cabotaggio i nostri velieri.

E fu in quell'occasione sacrificata pure ad altri interessi la pesca del corallo nell'Algeria, nella quale da secoli i marinari di Torre del Greco principalmente avevano resistito contro le prepotenze di Francia che mal li tollerava nelle acque algerine, dov'essi esercitavano una industria politica, come diceva l'abate Galiani, perchè rappresentava una forza ed un'energia italiana.

Rammentiamo al Governo la necessità di salvaguardare alla bandiera nazionale l'esercizio del servizio marittimo, questo istituto giuridico, per così dire, creato con la legge dell'11 luglio 1904, dinanzi citata, che comprende il rimorchio il salvamento e l'assistenza.

La Francia guarda gelosamente il « remorquage » lo assimila al « cabotage » e quindi lo riserva alla bandiera nazionale.

Ricordiamo le lunghe controversie con la Germania a proposito del « servizio marittimo »:

prepotentemente essa credeva di avere il diritto di esercitarlo a Messina: l'Austria-Ungheria voleva impiantare per suo conto una stazione di servizio marittimo ad Ancona.

Per alte considerazioni di difesa nazionale (più che per la tutela degli interessi dei nostri industriali) l'Italia si oppose alle pretese degli stranieri che intendevano fermarsi nei nostri porti forse per spiarne le difese...

La guerra poi chiuse definitivamente la controversia, che altrimenti avrebbe dovuto giungere fino al Tribunale internazionale dell'Aja.

Ora, per l'avvenire, teniamo fede che il Governo seguirà la via tracciata dalla legge del 1904: nessuna reciprocità in materia di cabotaggio e di servizio marittimo: la negoziazione caso per caso sempre in argomenti marittimi: anche qui la politica del *Do ut des*.

Non si riprodurranno i fatti della convenzione del 1862 con la Francia. E non si riproducano i casi del trattato con la Germania, col quale si accordò la reciprocità alle navi germaniche di tutte le concessioni o riduzioni ferroviarie fatte alle merci dirette ad imbarcarsi sulle nostre navi.

Vero è che la stessa concessione ci veniva fatta dalla Germania: era però un'utopia, perchè mai una nave italiana poté prendere un carico in Amburgo: la resistenza collettiva degli armatori germanici non lo consentiva.

Noi, grazie all'illusione dei negoziatori, ci troviamo con le mani legate: nulla potremmo dare alle nostre navi altrimenti avremmo dovuto darlo alle navi germaniche.

IX. — *Quali disposizioni intenda di prendere il Governo per lo svolgimento della marina libera e quali modificazioni debbano apportarsi alle norme attualmente vigenti per la marina sovvenzionata.* — Abbiamo già esposte le nostre idee sul venturo regime di incrementazione per la marina libera.

Ripudiando qualsiasi idea di premi o di compensi di armamento, noi crediamo che sia da preferirsi a qualsiasi altra forma di protezione, quella delle esonerazioni fiscali.

In ogni modo aspettiamo di conoscere anche in questo argomento quali siano gli intendimenti del Governo.

Circa la marina sovvenzionata, comprendiamo

come non sia possibile al Governo di dare per il momento una risposta precisa ed esauriente, data la vastità del problema ed i diversi interessi di varia indole che ad esso si collegano.

Riteniamo però opportuno, ed in ciò crediamo consenziente il Governo, che il sistema delle sovvenzioni debba essere ristretto a quelle linee che siano riconosciute strettamente indispensabili per necessità commerciali o per considerazioni di ordine politico, impiegando le somme, finora non tanto proficuamente erogate, in nuove linee verso porti nei quali convenga far figurare la nostra bandiera.

Il problema si presenta nel complesso assai importante anche in considerazione delle nuove regioni venute alla madre patria.

Raccomandiamo però al Governo di seguire, nella compilazione dei venturi quaderni di onere, l'esempio della Inghilterra invece di continuare nel pedissequo sistema di attenersi ai voluminosi « cahiers de charge » francesi dai quali molto fu dedotto che porta complicazione nei rapporti amministrativi.

L'Inghilterra, per esempio, non applica il complicato sistema delle concessioni a prezzo ridotto di viaggi per funzionari o per altre persone: è questo un esempio da imitarsi.

X. — *Quali modificazioni alle vigenti leggi ed agli istituti che governano i porti intenda il Governo di immediatamente attuare per far sì che i porti corrispondano alla loro funzione e servano al traffico ed al commercio dei rispettivi entroterra, e per fare a tale uopo cessare gli abusi troppe volte vanamente deplorati e non mai riparati che si avverano in taluni porti italiani.* — Duplice carattere ha la domanda: riguarda il sistema amministrativo, diremmo quasi il governo dei porti, e la polizia dei porti, onde duplice ci attendiamo la risposta.

Il sistema amministrativo dei porti nella legislazione italiana dell'*ante bellum*, se parve lodevole all'epoca della promulgazione del codice per la marina mercantile, oggi, almeno per i grandi porti, pecca di anacronismo.

Quando il porto era la stazione delle navi, dei velieri, per dir meglio, i quali giungevano da lunghi viaggi e per molto tempo rimanevano in porto, lentamente scaricando le merci che poi sui carri erano spedite a loro destinazione, si comprendeva, nella quieta vita di quei

tempi, il governo personale affidato al capitano di porto, supremo moderatore dei traffici portuali, dell'*exploitation du port*, direbbero in Francia.

Preoccupato sempre più di raggiungere la unità, di ottenere l'accentramento nel governo del porto, il codice del 1877 fuse i Consolati di marina, corpo militare che sovrintendeva al servizio tecnico dei porti ed i capitani ed ufficiali di porto, incaricati del servizio amministrativo, e ne creò un corpo delle capitanerie di porto, cui venne commesso il servizio amministrativo e tecnico portuario.

Non possiamo dire oggi, quando il servizio dei porti è assunto a tanta importanza, se sia stata provvida l'idea del codice e se si sia raggiunta la meta di avere nelle stesse persone la competenza tanto nel servizio tecnico quanto nel servizio amministrativo.

In ogni modo si volle, e di ciò va data lode, dare carattere civile al corpo delle capitanerie, agli amministratori dei porti e della marina mercantile.

Il Senato nella sua relazione sullo schema del codice marittimo affermò: « Consacriamo il principio che la marina mercantile sia amministrata da un corpo d'impiegati civili... delle capitanerie di porto ».

Scoppiata la guerra, il corpo delle capitanerie da civile fu trasformato in militare: al grado più elevato della gerarchia portuaria, cui erasi conservato, ed il Senato ne fece lodevole menzione a suo tempo, il nome italico di capitano di porto, che troviamo nelle leggi pisane del 1200, si sostituì il « colonnello di porto » all'idea dell'amministratore del porto » si sostituì quella del « comandante del porto », come se i porti fossero comandati e non già amministrati. Non si comprende perchè si sia addivenuto a questa militarizzazione del personale, la quale cesserà fortunatamente presto. Si disse perchè i capitani di porto avevano relazione con i servizi militari: con lo stesso criterio avrebbero dovuto essere militarizzati i capi stazione, i sindaci e tutti i funzionari: auguriamoci che il Governo faccia scomparire al più presto ogni idea di comando, e ridia ai porti il loro amministratore civile, quale si addice ad un emporio commerciale.

Ma anche civile il capitano di porto non può da solo ormai amministrare un porto dei giorni

nostri, s'intende di quelli fra i porti, nei quali ferve la vita degli affari, sono frequenti gli approdi e devono essere sollecitate le operazioni delle navi.

È necessario quindi di dare un nuovo carattere all'amministrazione portuaria: stante i molteplici interessi che si sviluppano nel porto, è necessario pure che la sua amministrazione sia collegiale.

Ed a questo punto sorge un'altra questione.

Dovrà il porto essere amministrato da lontano, sottoposto anche per la sua vita quotidiana al Ministero, chiedere alla autorità centrale l'approvazione per il benchè minimo lavoro, per qualsiasi tariffa, oppure potrà vivere di vita propria, godere di una certa libertà, avere una sua personalità giuridica?

Nessun dubbio che il porto debba avere una personalità propria, una propria amministrazione, un'autarchia, come si direbbe in linguaggio giuridico, meglio della consueta parola di « autonomia ».

Ma l'« autonomia » l'« autarchia » del porto presuppone alcune condizioni essenziali: fra esse principali quelle che l'autonomia dei porti in senso assoluto non esiste, nè può esistere in alcun paese, e che un porto non può bastare a se stesso.

Da ciò la necessità di un collegamento fra il porto e lo Stato, legittimo rappresentante di tutti gli interessi della nazione a spese della quale furono costruiti i porti.

Che un porto non possa bastare a se stesso è naturale: il porto non è destinato ad essere oggetto di reddito, procurerà indirettamente ricchezze al paese, ma direttamente rimarrà con le spese superanti gli introiti.

Il porto di Amburgo, che non era autonomo, come suol dirsi, ed era invece il porto dello Stato di Amburgo, non giungeva a coprire le spese: la differenza era colmata da un'imposta sul reddito di tutti i cittadini amburghesi.

Per il porto di New York lo Stato di New York rifonde 75 milioni di franchi ogni anno.

Bisogna dunque dare al porto un'amministrazione che, mentre gli lasci la libertà di azione, mantenga il legame fra il porto e lo Stato.

In Italia si è raggiunto questo scopo?

Durante la guerra, mentre dappertutto si riconosceva la necessità di nuovi lavori, di

nuovi impianti, di più ricco arredamento dei porti, nacquero gli « Enti autonomi portuali », creazione del Ministero dei lavori pubblici, di quel Ministero cioè che nessuna competenza ha, nè può avere, in materia di politica portuaria, ed il quale soltanto deve costruire le opere dei porti, e che in questo caso fece prevalere il mezzo sul fine.

Se i porti fanno parte, come diceva alla Camera di Francia, il 24 novembre 1916, il deputato Buisson di quel « tout » che costituisce la marina mercantile, era logico che il regime dei porti dovesse essere regolato dal Ministero che sovrintendeva alla marina mercantile e non mai dal Ministero dei lavori pubblici.

Datane l'origine, questi Enti autonomi, sono nati con funzioni ristrette, non hanno l'amministrazione dei porti, non rappresentano l'unità dei servizi, cosicchè manca tuttora il Governo del porto, e rimane indeciso il confine fra le attribuzioni dell'Ente e quelle del capitano di porto, onde frequenti i conflitti fra le due autorità e sempre, s'intende, con danno del commercio.

Strano è poi che questi Enti debbano funzionare e spiegare la loro attività mediante tasse imposte sul porto, vale a dire sulle navi approdanti: proprio la politica che Douglas Owen e gli altri maestri, condannavano affermando la *impolicy of taxing shipping*.

Valga in prova la relazione che precede il disegno di legge n. 390 presentato il 27 dello scorso marzo alla Camera dei deputati, nella quale è detto che mediante i ricavati dai canoni per le occupazioni delle aree e di una soprattassa di ancoraggio nonchè di una tassa sull'imbarco e sbarco dei passeggeri, l'Ente autonomo del porto di Napoli provvederà « per gli arredamenti portuali e per l'ampliamento della zona industriale » nonchè per altri motivi, di guisa che se gli « arredamenti portuali », « l'outillage » rappresentano oggi la prima necessità del porto moderno, perchè consistono nei mezzi di carico e scarico delle navi, a tutto questo dovrà provvedersi mediante tasse sulle navi.

Non occorrono parole per dimostrare come non corrisponda questa politica alle condizioni dei traffici, le quali richiedono il massimo buon mercato; quello che è il segreto della prosperità dei porti; ed era per questo motivo che Anversa, *le port à bon marché* vinceva la concorrenza di Rotterdam.

Se è vera la massima che *the port... makes the shipping and not the shipping which makes the port* del Douglas Owen, se « è la navigazione che fa il porto e non già il porto che fa la navigazione » è pure evidente che la navigazione domani, quando la concorrenza si combatterà per centesimi su di una tonnellata, si dirigerà là dove meno sarà colpita di tasse.

Quindi la politica tassatrice degli Enti autonomi è contraria agli interessi dei porti.

Aggiungasi che non hanno voce nei Consigli di questi Enti coloro che vivono nel porto e per il porto: i consigli sono composti, prendo ad esempio quello dell'Ente di Napoli, di nove membri, compreso il presidente, composti in parti eguali di delegati dei Ministeri competenti e delle amministrazioni locali interessate (Comune, Camera di commercio, Banco di Napoli).

Ora, in questo consiglio, che non si sa come la citata relazione ministeriale vede « modellato sul tipo industriale e commerciale » mentre mancano in esso industriali e commercianti, perchè tali possono anche non essere i delegati delle amministrazioni locali, non sono rappresentati gli « usagers du port » ed intendo fra costoro anche i lavoratori del porto, mentre abbondano i delegati dei Ministeri, i quali non hanno alcuna conoscenza degli interessi locali del porto e poi non possono e non debbono esercitare altra funzione fuori di quella *ad referendum*.

Ed è per questi motivi che urge affrontare e risolvere il problema della amministrazione dei porti, rivedere la costituzione di questi Enti autonomi, comporli di persone interessate nel rendimento del porto, lasciare ad esse che scelgano il proprio capo, dare al capo dell'Ente autorità effettiva su tutti i servizi del porto, e mantenere nel tempo stesso il legame fra lo Stato e l'Amministrazione del porto, la quale deve essere industrializzata nel senso cioè che ad ogni spesa debba corrispondere un introito e dove questo manchi debba provvedere lo Stato, perchè i porti, o almeno i grandi porti, servono non già per gli interessi locali, ma per l'interesse di tutta la nazione, e come fu dimostrato, un porto non può bastare a se stesso.

La Francia proprio in questi giorni dà l'esempio: una legge del 1912 rimase inattuata per le eccessive ingerenze delle amministrazioni

centrali nei porti, aggravate in seguito da un regolamento del 1916 ispirato ancora di più a criteri accentratori: ora il Governo francese ha già avuto l'approvazione del Parlamento per un disegno di legge, nel quale apertamente affermasi l'« autonomie des ports de commerce ».

Nulla di male seguire l'esempio della Francia: non sarebbe per noi, del resto, che un ritorno alle antiche patrie tradizioni dei consoli e dei governatori del porto delle nostre città marinare.

Riformata l'amministrazione dei porti, chiamata a farne parte anche la classe lavoratrice, la quale più di ogni altra deve essere interessata nel buon rendimento del porto, è da ritenere che debbano scomparire gli inconvenienti sempre lamentati in alcuni porti.

È questione vitale, ormai, per i porti l'attività ed il buon mercato: sia l'uno che l'altro di questi requisiti del porto moderno, non potremo ottenerli se non con un'amministrazione veramente industriale e commerciale che agisca con il concorso di tutti gli « usagers du port ».

Chiediamo che il Governo voglia presto darci la nuova amministrazione dei porti.

Ed intanto ci auguriamo che esso non guardi la buona amministrazione che godeva sotto l'Austria,

Il patrio mare cui Trieste addenta
coi forti moli per tenace amore.

E ci auguriamo eziandio che il Governo si decida una buona volta a riformare radicalmente l'amministrazione del porto di Genova.

Senza accedere alle censure, talora esageratamente aspre, che interessati italiani e stranieri, hanno troppe volte mosso agli inconvenienti lamentati nel funzionamento del porto di Genova, noi ci limitiamo a riconoscere non rispondente ai bisogni veri del traffico la istituzione del suo Consorzio, comunemente detto « Consorzio autonomo », mentre nella legge del 12 febbraio 1903, n. 50, che lo istituiva, non si fa menzione di questa « autonomia ».

La legge, infatti, nell'art. 1 si limitava a sanzionare: « È costituito un Consorzio obbligatorio avente mandato di provvedere, con gli speciali fondi attribuitigli, all'esecuzione delle

« opere, alla gestione ed al coordinamento dei « servizi del porto di Genova ».

Vero è che nell'intestazione della legge si dice della « costituzione di un consorzio autonomo per l'esecuzione delle opere e per l'esercizio del porto di Genova »: ma l'intestazione non ha valore giuridico, è un semplice provvedimento dell'amministrazione; non fa parte del « testo » della legge, è questo « testo » solamente approvato dal Parlamento che ha valore di legge.

E questo Consorzio non giunse mai ad avere il consenso di quanti a Genova vivono del porto e per i traffici del porto, di tanta importanza non solamente per Genova, ed i genovesi, ma per l'Italia.

Nella pratica attuazione, il Consorzio non è riuscito ad essere quell'Ente che l'onorevole Imperiali pensava nel 1899, quell'Ente che avrebbe dovuto far risorgere, nei limiti del possibile, il magistrato dei Conservatori del mare, dei nostri antichi.

Il Consorzio attuale è un ente che, per l'eccessiva ingerenza dello Stato, non ha un carattere commerciale quale si converrebbe ad un porto commerciale. Difatti il Governo ha troppa parte, mediante il largo numero dei suoi delegati, nel Consiglio di amministrazione, forma la maggioranza di suoi funzionari nel Comitato esecutivo, nomina il presidente ed obbliga il Consorzio a valersi per i servizi tecnici e marittimi del Genio civile e del Capitano di porto.

Ed in ciò, come osservava il prof. Supino, sta forse tutto il difetto principale del sistema, che cioè è stata fatta nel Consorzio troppa larga parte ai funzionari dello Stato ed una parte troppo ristretta ai rappresentanti dei vari interessi legali col porto; mentre tali rappresentanti se più numerosi avrebbero eliminati gli inconvenienti di un'amministrazione quasi statale, sarebbero stati in grado di assumersi con più competenza maggiori responsabilità, ed avrebbero avuta una visione più ampia e più sicura dei bisogni del porto, gran centro di traffici, e dei modi più opportuni per risolverli.

E queste critiche all'Istituto del Consorzio, che involgono la costituzione dell'ente e non già l'opera personale di coloro che lo diressero e lo dirigono, furono e sono fatte anche al di là del Varo.

Gli Inglesi hanno coniate delle definizioni

ingiuriose del porto di Genova e possiamo trascurarle, ma i francesi lo hanno studiato, preoccupati della concorrenza che avrebbe potuto fare a Marsiglia. Tali studi meritano la nostra attenzione.

Si disse infatti che se il porto di Genova vide progrediti i suoi traffici, sarebbe da esaminare se ciò sia avvenuto per il Consorzio o nonostante il Consorzio.

Un autore francese, che è maestro nelle questioni portuarie, il Colson, disse a proposito del Consorzio di Genova: « A travers l'optimisme volontaire des rapports officiels et la réserve polie de ceux des étrangers qui ont été se renseigner auprès des membres du Consortium, il est facile de lire des critiques qui prennent une allure bien autrement vive dans les conversations privées ».

E non è trascurabile il fatto che dopo i diligenti studi compiuti dall'ing. Bourgougnon sull'ordinamento del Consorzio a Genova, il Governo francese non credette di proporle la estensione ai porti di Francia: dette ad essi la legge del 1912 e di poi quella recente *sur l'autonomie des ports maritimes de commerce*, delle quali ebbi l'occasione di far cenno.

In ogni modo il problema dell'amministrazione del porto di Genova è meritevole, non occorre dirlo, di tutta l'attenzione del Governo.

Sono desideroso di sentire al riguardo il programma che il Governo avrà presumibilmente ormai formulato.

Due volte, l'una dal ministro Villa, l'altra dal ministro De Vito furono istituite delle Commissioni per studiare una nuova legislazione dei porti: io ne facevo parte; entrambe tennero parecchie sedute, poi non furono più convocate e non giunsero a conclusioni definitive.

Parmi che adesso non dovrebbero ulteriormente ritardare lo studio e la definizione del regime dei nostri porti.

XI. - *Quali opere sia più urgente eseguire specialmente nei grandi porti per renderli capaci di servire al traffico attuale e favorirne l'aumento*, — La domanda rivolta al Governo non mira a conoscere l'elenco particolareggiato delle opere più urgenti specialmente per i grandi porti: tale non fu, nè poteva essere il nostro intendimento.

Assorge invece la domanda a considerazioni di ordine generale, quasi diremmo alla politica che il Governo intende di seguire nei porti, e specialmente nei maggiori fra essi, per porli in condizioni da poter servire ai traffici attuali a favorirne pure il futuro aumento.

Di due specie possono essere i lavori dei porti, quelli che si riferiscono alle opere esterne esposte alla furia del mare nei quali deve ottenersi la maggiore solidità, restare saldi per lunghi anni, come quelli che costituiscono la base dell'edificio portuario e la sua principale garanzia di sicurezza.

Sonvi poi lavori interni, per così dire, i quali non sono destinati a sfidare i secoli, ma devono invece trasformarsi in ragione delle trasformazioni dei traffici e delle navi, devono avere prevalentemente un carattere economico, più semplice e meno costoso.

Un grande porto oggi è sempre sulla via della trasformazione, deve adattarsi ai perfezionamenti della navigazione, provvedersi di arredamento moderno, adottare sollecitamente tutti i mezzi necessari affinché le correnti dei traffici non prendano altre direzioni.

Ed è per questo motivo che in Francia l'ingegner Hersent affermava necessario predisporre un programma di almeno un quindici o venti anni per i lavori industriali da compiere nei porti, tenendo presenti l'aumento del tonnellaggio delle merci del quale il porto è suscettibile « afin de ne pas être constamment en retard et afin, surtout, d'éviter des dépenses importantes sans aucun profit durable ».

Messa così la domanda, attendiamo di conoscere quale sia la politica che il Governo intenda di seguire per l'esecuzione dei lavori nei porti.

Chiediamo pure se, date le condizioni del bilancio e la scarsezza dei mezzi disponibili, dato che lo Stato non possa a sue spese eseguire quei lavori di carattere industriale nei porti che abbiano assoluto carattere di urgenza, perchè occorre fin d'ora apparecchiarsi alla ripresa ed all'intensificazione dei traffici, non creda di valersi del sistema delle concessioni, affidando l'esecuzione dei lavori a privati che offrano ogni garanzia.

Ricordiamo che fu appunto la politica delle concessioni che rese possibile l'esecuzione di grandi lavori portuari.

L'autore francese già ricordato fa osservare che « dans l'Amérique du Sud le développement des ports s'est trouvé assuré par la concession qui en a été faite à des sociétés privées, lesquelles ont assumé ainsi toute la responsabilité du financement de la construction et de l'exploitation ».

XII. — *Quali provvidenze debbano essere impartite e con quali sanzioni debba esserne garantita l'osservanza per ottenere che siano impediti gli arresti alle partenze delle navi od i dirottamenti di esse, dovuti ad equipaggi, e per assicurare lo scrupoloso adempimento dei patti da parte degli armatori ed il rigido rispetto della disciplina da parte degli equipaggi.* — Noi tutti sappiamo che la marina mercantile italiana attraversa da alcuni anni una crisi per le continue divergenze tra gli armatori e gli equipaggi. Voi comprenderete come sia doveroso da parte mia, e come io voglia, usare sull'argomento la più controllata obiettività di opinioni e di parola. Originariamente la classe armatoriale fu eccessivamente avara nel trattamento degli equipaggi; fu miope, fu malaccorta. Adesso le parti si sono invertite. L'eccessività delle pretese del personale organizzato in una federazione, la quale per mostrarsi forte talvolta ha fatto atti di prepotenza, mina la vitalità della marina mercantile nazionale. (*Benissimo*). Prescindendo da altre minori, ma tutte nocive, manifestazioni di un tale comportamento della federazione, trovo però necessario di richiamare l'attenzione del Governo sul fenomeno troppo usuale dei fermi delle navi imposti dalla federazione medesima.

Io domando, e con me domandano i colleghi qui tutti concordi (forse io sono il meno accentuato): riconosce il Governo che questo è un abuso? (*Commenti*). Lo domando.

Se riconosce che è un abuso, quali provvedimenti intende prendere per reprimerlo? Crede il Governo di avere i poteri sufficienti all'uopo? E allora come intende di usarli? Crede il Governo, di non avere i poteri sufficienti all'uopo? e allora crede di doverli attingere a nuove disposizioni di legge? in questo caso quali provvidenze propone esso al Parlamento perchè le converta in legge? domando solo questo. (*Commenti*).

Voci: Bravo! È questo che vogliamo sapere.

ROLANDI RICCI. Il danno derivante dai fermi si ripercuote su tutta la economia nazionale. Quando ad una nave è impedito di navigare non si ha soltanto un capitale improduttivo, e nello stesso tempo anche gravato di spese in pura perdita, ma, quello che è assai peggio, s'impedisce l'approvvigionamento necessario del paese, si turbano l'esportazione e l'importazione. È superfluo, indugiarsi nella dimostrazione delle conseguenze rovinose dei fermi, i quali sono un deplorabile privilegio della marina italiana.

Io non so se l'attuale Ministero, riconoscendone l'efficacia, intenda tener fermo il contratto stipulato tra lo Stato, rappresentato dal sottosegretario, onorevole Perrone, e la cooperativa « Garibaldi », addì 18 aprile 1920 in Roma, registrato il 7 maggio al n. 16355 del vol. 314. Questo contratto ha già formato oggetto di un'altra interpellanza in Senato.

Per conto mio, io dichiaro che in quanto con questo contratto si sia voluto favorire la realizzazione di un programma cooperativistico, io sono favorevole ad esso. Esprimo qui una opinione mia personale. Orbene, una così importante attuazione di forma cooperativa, salvo le mende che vi possono essere, salvo le omissioni che possono riscontrarsi in detto contratto circa le assicurazioni, riscuote la mia approvazione: io sono favorevole dunque alla costituzione della cooperativa « Garibaldi ».

Ora io suppongo che il contratto sia valido, e resti fermo. Ebbene, fra i patti stipulati dalla cooperativa « Garibaldi », che è una creazione della federazione marinara, in questo contratto si legge anche il seguente patto aggiunto: « La cooperativa "Garibaldi", consapevole della grave crisi dei trasporti marittimi, volendo e dovendo concorrere per un rapido, migliore assetto della navigazione, si impegna ad apportare il suo contributo, di opera e di spirito conciliativo, tendenti alla soluzione delle contese nate e nasciture ».

Nulla di meglio si poteva dire: nulla di più onesto poteva pattuirsi.

Io vi chiedo, onorevole ministro, se e come fu osservato il patto. (*Commenti*).

Io mi limito a leggervi l'elenco dei fermi avvenuti dopo la firma dei contratti.

Nel 1919, senza Trieste, abbiamo avuto 56

fermi; se il ministro desidera vederli uno per uno con la relativa motivazione, metterò a sua disposizione l'elenco. (*Bene*). Dal Senato non posso esigere tanta pazienza.

Nel 1920 finora ne abbiamo avuti 46, dei quali 13 a Trieste e 33 altrove. Dal 18 aprile 1920 ne abbiamo avuti 20, e 9 a Trieste: totale 29.

Il promesso contributo d'opera e di spirito conciliativo dove è andato a finire? (*Commenti*).

Voci: Altro che spirito conciliativo!

ROLANDI RICCI. Non faccio commenti. La Federazione nazionale dei lavoratori del mare ha fatto un contratto tipo e un regolamento di porto. È la Federazione che lo dà ai suoi marinai, che lo illustra, e che ha illustrato tutte le discussioni che ci sono state, e che dice i vantaggi che gli equipaggi hanno conseguito volta per volta.

Se la Commissione nominata all'uopo ha consentito dei vantaggi agli equipaggi, io devo dire che erano dovuti, che era utile ed opportuno che questi vantaggi fossero consentiti: se la Commissione ha respinto taluna domanda degli equipaggi, io devo ritenere che la domanda non fosse giusta o fosse almeno esagerata od inopportuna. Orbene la Federazione, che pure provocò la costituzione della Commissione ed il giudizio di essa, allorchè questo non le riuscì favorevole, non insegna ai suoi federati il rispetto della decisione pronunciata. Udite infatti là dove la Commissione non ha consentito alle domande della Federazione, all'art. 4 (allievi ufficiali e sottufficiali di porto), quale è il contenuto stampato a pag. 12 del libretto distribuito dalla Federazione agli equipaggi:

« Il trattamento usato dalla Commissione Reale agli allievi è semplicemente bestiale e in aperta contraddizione con quello usato dal Governo durante la guerra. Gli allievi hanno subito un forte salasso; invece di migliorare hanno peggiorato. Ci siamo battuti fino allo estremo. Abbiamo gridato sul volto degli avversari e degli incompetenti tutto quello che potevamo e dovevamo gridare. In sede di votazione la proposta avversaria ha avuto sette voti contrari e sette favorevoli. È stata approvata perchè contro di noi ha votato il presidente ».

Ora io, vi ripeto, sono favorevole ad un con-

tratto che attui la cooperazione dei marinai, che porti i marinai a lavorare per sè anzichè per un padrone, e quindi ne faccia dei comproprietari di navi: ma bisogna chè questo concetto non si esageri, e non si tramuti in quello di volere esclusivamente far proprietari delle navi i marinai. Ci siano pure le cooperative « Garibaldi », ma permettano di vivere agli altri armatori, perchè non è possibile che di un tratto le cooperative sopperiscano completamente a tutto il nostro traffico.

Si augurano questi signori che debba venire il giorno, in cui la ricchezza sarà passata, attraverso forme cooperativistiche e attraverso elaborata evoluzione, in mano di istituti che rappresentino la proprietà comune, orbene l'evoluzione si attua per gradi, e le rivoluzioni non precedono ma susseguono le innovazioni economiche preparate dalla evoluzione.

Ho trovato a Parigi l'ultimo opuscolo di Ulianoff Lenin: io vorrei che fosse tradotto in italiano e che fosse distribuito alle nostre plebi. Il Lenin ha il coraggio di scrivere che bisogna che le masse s'impongano l'autosacrificio, che si educino a rinunciare ad ogni egoismo a favore della collettività. E sapete come definisce lo spirito di anarchia? Sopravvivenza di spirito borghese. Egli adopera il termine *borghese* come sinonimo di individualista.

Io vorrei che i capeggiatori delle masse lavoratrici italiane, a cominciare da quella marinara, parlassero ad esse un linguaggio ammonitore ed educatore, almeno come quello di Lenin. E soprattutto, invece di inebriarle di utopie, e dar loro a credere che è imminente un miracolo per cui tutta la economia del mondo si tramuti, le richiamassero al senso della realtà. Non contrastare ai gregarii quando peccano per ignoranza, è da parte dei capi consapevoli una mancanza al primo dei loro doveri morali; seguire allora i gregarii, per timore di perderne l'impero, è una inescusabile complicità che dimostra la indegnità a fungere da capi.

Viviamo oggi in un regime economico mondiale che permetta la sostituzione totale ed immediata di forme cooperativiste al regime del capitale privato? No! Dunque procuriamo di procedere tutti per una via di collaborazione e di conciliazione, e per intanto non s'impedisca, con gesti impulsivi e capricciosi, che

si continui anche dal capitale privato ad esercitare quell'industria marittima senza il cui pieno ed intenso esercizio avremmo per prima conseguenza attuale la fame per il nostro popolo.

XIII. - *Se e come e con quali solleciti atti legislativi e del potere esecutivo il Governo intenda coordinare la navigazione interna con gli altri mezzi di trasporto.* — Fin da quando fu pubblicata la legge del 2 gennaio 1910 n. 9 sulla navigazione interna venne sentita la necessità di coordinare l'esercizio della navigazione stessa con quella marittima.

La legge citata difatti ebbe di meta principalmente di provvedere alla parte tecnica della navigazione sui fiumi, ma non dettò alcuna norma per la parte relativa alla polizia dell'esercizio del trasporto di persone e di cose.

Se l'ideale, per così dire, della navigazione interna è quello di considerarla come un prolungamento della navigazione marittima, potrà ciò attuarsi nella realtà delle cose, ma nel campo legislativo questo collegamento dell'una e dell'altra navigazione finora non è avvenuto.

Nella parte del diritto privato, il secondo libro del Codice di commercio, nella riforma del 1881 ebbe il titolo del commercio marittimo e della navigazione, appunto perchè lo si volle applicabile anche alla navigazione interna.

Nel regolamento per l'esecuzione del Codice stesso approvato col Regio decreto del 27 dicembre 1882, n. 1139, furono poi promulgate alcune disposizioni riguardanti la navigazione interna, come per esempio nell'articolo 69 l'istituzione di un registro delle navi presso l'ufficio a ciò destinato ed in difetto presso l'ufficio comunale del luogo dove le navi stesse sono tenute, creandosi in tal modo una specie di matricola del naviglio fluviale, da valere per accertarne la proprietà.

Ma per quanto riguarda il diritto pubblico nessuna disposizione è mai intervenuta per disciplinarlo nella navigazione interna. Ora evidentemente il Codice per la marina mercantile, per la sua genesi e per il suo carattere non può essere applicato alla navigazione interna, onde questa rimane senza che alcuna legge regoli lo stato delle persone addette alla na-

vigazione dei fiumi e dei laghi, il conseguimento dei gradi, la disciplina di bordo, le relative sanzioni, ecc.

Ed è lacuna assai grave, come grave è pure la mancanza di uffici tecnici speciali per la polizia della stessa navigazione la quale in alcuni porti, prima della guerra, già aveva acquistata notevole importanza.

Porto Catena presso Mantova, in quei tempi già aveva un movimento di navigazione superiore a quello di molti porti marittimi.

In altri Stati è già stata regolata la parte amministrativa della navigazione interna: così la Germania, con le leggi del 15 giugno 1895 e 20 maggio 1908; ed il Belgio con la legge del 10 febbraio 1908.

L'Italia rimane quindi in una condizione d'inferiorità legislativa, tanto più da lamentarsi ora che la navigazione interna sta per acquistare grande importanza, ed è quindi urgente che al più presto sia coordinata la legislazione della navigazione interna, con quella relativa alla navigazione marittima.

Il Governo vorrà pure esaminare se dato l'incremento della navigazione sui fiumi sia il caso di istituire appositi uffici per la polizia di tale navigazione, tenendo presente quanto già fu fatto per la navigazione del Tevere che venne dichiarata marittima, e quindi come tale affidata all'amministrazione della marina mercantile.

Riesce infatti difficile a comprendere come la stessa nave che dal mare entri in fiume debba essere regolata, avendo a bordo il medesimo personale, da leggi diverse, sottoposta a diversi uffici dipendenti da diversi Ministeri.

Anche in questo caso pare s'imponga la necessità di unificazione non solamente della legislazione, ma pure dell'amministrazione.

XIV. - *Se e con quali disposizioni sollecite e pratiche intenda il Governo di provvedere perchè la pesca diventi veramente una industria utilmente corrispondente ai bisogni alimentari del paese ed un coefficiente apprezzabile della ricchezza nazionale.* — Della pesca molto si è parlato e molto si parla, si sono invocate proibizioni di reti, che si ripetono uniformemente da secoli, restrizioni nell'esercizio, nuovi rigorosi regolamenti, ecc., ma intanto la

pesca continua ad essere poco redditizia per i pescatori, s'intende in modo relativo, perchè le condizioni del proletariato si sono di molto migliorate e la pesca non rappresenta ancora una grande industria nazionale.

Nell'economia generale delle nazioni, notava il Murken, la pesca tiene un posto relativamente basso; essa, per quanto aumentata con l'introduzione della pesca a vapore, copre soltanto una quota molto mediocre dei mezzi di sussistenza della comunità. Ciò è provato dalle statistiche alle fine del secolo XIX.

Secondo quelle statistiche i prodotti della pesca marittima furono calcolati per i porti europei in 24 milioni di lire sterline, mentre il valore dei prodotti dell'agricoltura, si calcolarono nelle stesse statistiche per l'Europa nel 1890, per 851 milioni di sterline.

Fu questo scarso rendimento che provocò lo sfruttamento irregolare dei luoghi di pesca; nota lo stesso scrittore che le profondità del mare del Nord una volta apparentemente inesauribile diventano sempre più sterili, onde le navi da pesca sono costrette a spingersi sempre più lontano dall'Islanda.

Altrettanto accade nei nostri mari costieri, che di pesca non abbondarono mai.

Bisogna quindi cercare altro campo di azione, spingere i pescatori al largo, alla pesca a grandi profondità. Ma come dovrà avvenire questa espansione dell'attività pescareccia?

Mediante incoraggiamenti e premi?

Questo è il sistema della Francia dove la grande *pêche* riceve delle *subventions* di circa cinque milioni di franchi per anno, dei quali 600,000 franchi sono corrisposti all'armamento ed il rimanente è pagato in proporzione della quantità di pesce esportato. E questa, come faceva notare il Nogaro, questa *partie des primes à la pêche de la morue* è l'ultima forma superstite in Francia *des primes à l'exportation*.

Noi rammentiamo però le critiche mosse dai pratici a questi premi alla pesca esercitata dai *pêcheurs d'Islande* del Loti, onde non possiamo pronunciarci sul proposito.

Raccomandiamo però al Governo lo studio dell'importante quistione sempre tenendo presenti le peculiari condizioni del mercato e della produzione italiana onde lo studio dovrebbe procedere su basi diverse da quelle del sistema francese.

Così pure, sciogliendo una riserva da noi posta, crediamo opportuno lo studio di una forma di credito speciale per la pesca.

La Francia ci ha preceduti in questo campo: accanito alla *hypothèque navale* per l'industria dei trasporti, al credito navale, la legislazione francese si è occupata pure del *crédit maritime mutuel* e con leggi del 1906, 1909, 1910, 1914, ha dato il mezzo di procurarsi danaro, mediante l'istituzione di *sociétés de crédit mutuel ai marins pêcheurs pratiquant la pêche maritime*, ai marinai pensionati dalla Cassa degli invalidi, alle vedove di marinai ed alle società cooperative di pescatori.

L'esempio della Francia ci consiglia alla adozione di questa forma speciale di credito, che forse potrà essere più proficua per i pescatori di quello che siano state le cooperative istituite dalla legge del 1904, le quali ben scarso risultato hanno dato.

L'onorevole ministro Micheli ha testè presentato un progetto di provvedimenti a favore della pesca: lo studieremo con amore. Ma non possiamo astenerci dal dichiarare che la pesca va tolta dal Ministero dell'agricoltura e portata sotto il dicastero dell'industria e commercio.

XV. - *Quali innovazioni e modifiche agli attuali ordinamenti dell'istruzione nautica intenda apportare il Governo per rendere tale istruzione adatta a raggiungere quegli scopi pratici e vantaggiosi che essa deve proporsi così per la navigazione come per la pesca.* — Sull'istruzione dovrebbero parlare altri assai più competenti di me.

A me basta fare un rilievo modesto di ordine pratico.

Nei nuovi contratti di arruolamento è incluso l'obbligo di allievi ufficiali di coperta e di macchina. Ma bisogna evitare che tutti gli allievi vadano a bordo dei vapori da passeggeri, ove la vita è più gaia ma ove non s'impara l'arte del navigare come sui *cargos*. Del resto io penso che, come gli Stati Uniti d'America il Belgio e la Danimarca, può l'Italia istituire un paio di navi per allievi, magari sopperendo alla spesa con un tributo apposito sull'armamento. Nell'Austria-Ungheria gli armatori avevano armato appositamente un veliero per la educazione dei cadetti - l'ultimo fu il *Bethoven* - perduto in un viaggio fra il Cile e

l'Australia. Anche la Germania aveva le navi allievi per iniziativa armatoriale. Imitiamoli.

Collegata a quella dell'istruzione è la questione dei gradi trattata in un'ampia relazione 16 luglio 1918 dall'ammiraglio senatore Leonard Cattolica: e correlativa è quella del personale di Camera esposta lucidamente in una relazione 19 giugno 1919 del prof. Biancardi.

Su tali questioni dovrà portarsi l'attenzione del Governo per risolverle sollecitamente e con senso pratico.

Me lo auguro e lo spero.

Io ho riassunto i punti della nostra interpellanza, nella guisa che meglio ho potuto restringere nel tempo e chiarire nella forma. Il Senato ha tante competenze tecniche in materia per supplire assai facilmente alle manchevolezze della mia esposizione.

Del resto non debbesi confondere la competenza tecnica specifica necessaria al buon esercizio dei cantieri ed alla buona esecuzione dei traffici marittimi con la competenza a dominare la più vasta e complessa materia dei problemi economici e politici che sorgono e si intrecciano intorno all'industria costruttiva navale ed a quella dell'armamento mercantile, attraverso alla chiara e precisa visione dei quali diversi problemi e mediante le cui savie risoluzioni, in armonica correlazione fra loro, può determinarsi l'indirizzo, definirsi il regime giuridico, organizzarsi l'assetto finanziario, e regolarsi il trattamento fiscale per la nostra marina.

Nessun interesse particolare di alcuna industria, nessun interesse regionale, e nessun egoismo di classe deve soverchiare l'interesse più generale di tutto il commercio nazionale; nè deve per un qualsiasi minor vantaggio immediato perdersi di vista quello che sia presumibilmente un vantaggio più durevole e fecondo: non conviene dirompere in tante sfaccettature di singolari questioni quella che è la grande e totale questione del se e del come noi possiamo ricostituire la marina da passeggeri e da carico, ed ampliarla, ed assicurarne il vigoreggiare, così che essa serva ai bisogni del paese tutto, assicurandogli il soddisfacimento delle sue necessità colle importazioni transmarine, e sviluppandone la ricchezza con la facilitazione alle esportazioni.

Io ho la fiducia che tenacemente volendo, fortemente operando, l'intento possa raggiungersi.

Trovo superfluo sciogliere qui ora un inno alle nostre vecchie glorie marinare: sono nei ricordi e nel cuore di tutti.

La marina mercantile è quella da cui provengono ed a cui tornano gli equipaggi della marina da guerra.

La marina mercantile non è un'industria di solo interesse privato: essa è di interesse nazionale. Deve perciò essere curata in patria, difesa all'estero.

Al Governo io chiedo che in tema di marina adotti come programma interno ed esterno quello che fu tracciato in tre righe da Crispi: « Bisogna che l'Italia sia l'Italia; che lavori con la sua testa; che agisca secondo i suoi interessi; che si valga delle altre nazioni e non sia loro serva ».

Alla nostra marina mercantile non occorrono motti od imprese: i tre orizzonti della mia marina cui Aleardi implorava nuova gloria dalla « stella del mare » non hanno mai salutata alba più vivida di fresche speranze. L'Italia comincia a comprendere quanto essa può trovare di risorse economiche sul mare, ed anche il Governo sembra voglia rendersi conto dell'importanza nazionale cui assurge lo sviluppo della marina mercantile.

Comunque se un'impresa od un motto vogliamo scrivere sul guidone delle nostre navi, nella rinnovellata marina mercantile italiana, non ci è d'uopo di riprendere alle città della Hansa il detto romano di Pompeo: « Navigare necesse; non necesse vivere »; non ci bisogna imitare l'ultimo imperatore tedesco; il quale per stimolare l'incremento di quella che fu la grande marina mercantile tedesca aveva coniato (non si sa perchè, in francese), il motto: « En avant: toute vapeur »; nè abbiamo da tradurre il nuovo motto americano « Full speed-Ahead! » Dalla bocca di una donna italiana, in tre parole dirette nel 3 gennaio 1881 ad ammiraglio italiano, l'Acton, noi possiamo trovare degnamente espresse la tenacia costante, l'ardimento coraggioso, la tradizione nobilissima che sono vanto della nostra marina, che ne formano il valore anche adesso e che la renderanno ognor più prospera e gloriosa. Le tre parole sono « Sempre avanti Savoia »; la donna

che le disse era la prima Regina d'Italia. (*Applausi vivissimi e molte congratulazioni*).

PRESBITERO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PRESBITERO. Dopo il brillante discorso denso di pensiero che or ora ha pronunziato il collega Rolandi Ricci, vi parrà presunzione la mia se al suo dire oso aggiungere qualche parola. Non vi dirò in modo astratto quello che occorre alla nostra marina mercantile perchè non è possibile dire di più e meglio di quanto avete udito, mi limito a sottoporre alla vostra considerazione alcune cifre che serviranno a fissare nella vostra mente lo stato infelice di essa e la poca attività dimostrata in questo ramo dal paese. Attività scarsa dovuta non a mancanza del desiderio di fare, ma per i pochi, incerti e mutevoli aiuti dati dal Governo.

Guardiamo all'America del Nord. Quando essa entrò in guerra nell'aprile del 1917 la sua marina aveva un modesto valore. In tutta l'Unione non esistevano che 61 cantieri con 234 scali. Il tonnellaggio complessivo non era che di circa otto milioni di tonnellate di cui oltre la metà esclusivamente adibito alla navigazione dei fiumi e dei laghi. Ebbene nel 1918, ad armistizio firmato, cioè un anno e mezzo dopo, vi erano 223 cantieri, con 1099 scali, ossia 865 scali in più. Nel 1917 lo Shipping Board varò 106 navi, nel 1918, 812, nel 1919, 1075, e prima dell'agosto 1920 ne varerà 534.

Con queste navi, con le 48 acquistate dal Giappone e con quelle ex germaniche ed ex austriache sequestrate, si ha un complesso di 15,325,000 tonnellate e 29,664 navi pronte ad invadere tutte le vie commerciali del mondo.

Vedete quindi che in tre anni il tonnellaggio della flotta mercantile si è accresciuto di più che sette milioni, mentre che il nostro, nello stesso periodo di tempo, è diminuito di circa 800 mila tonnellate.

(Ne abbiamo perdute in guerra 1,358,400, se ne sono costruite nel periodo bellico e post-bellico circa 650 mila con una differenza in perdita di 808 mila tonnellate). Al primo giugno di quest'anno, malgrado gli acquisti all'estero e le nuove costruzioni, non siamo riusciti ancora a riportare la marina mercantile allo stesso tonnellaggio ed alla stessa efficienza dell'ante guerra.

Infatti abbiamo attualmente 537 piroscafi

per oltre 1,900,000 tonnellate di fronte a 713 piroscafi, e 2,400,000 tonnellate del 1914.

A meglio precisare lo stato miserrimo della nostra flotta serve il confronto con quello delle altre nazioni minori.

Così noi abbiamo in media in Italia 43 tonnellate ogni mille abitanti, la Germania di oggi, depauperata, ne ha ancora 68. La piccola Grecia ne ha 179, cioè quattro volte più di noi. L'Olanda 250, e la Norvegia 824, cioè circa una tonnellata per ogni abitante.

Tutta l'energia di lavoro, tutta la produzione americana fu fatta per ordine e conto dello Stato a mezzo dello Shipping Board che ne assunse l'incarico.

Ora il problema che appassiona il pubblico americano è se tali navi debbono continuare a rimanere proprietà dello Stato e operate dallo Shipping Board o si debba venderle a società private, abolendo lo Shipping Board.

Il problema importante involge colossali interessi e le opinioni sono diverse. Alcuni dicono che il pubblico non è disposto ad ammettere che il Governo venda a 125 dollari la tonnellata quello che a lui è costato 200 dollari. Altri vogliono l'abolizione del Shipping Board perchè non riconoscono nello Stato la capacità di organizzazione per sfruttare una così colossale azienda. In un giornale del 28 maggio lessi in un telegramma che lo Stato ha assegnato altri 50 milioni di dollari per la costruzione di navi, vale a dire che i fautori della statizzazione della marina mercantile hanno vinto, e il Governo americano aumenta i fondi per l'ingrandimento della flotta commerciale.

Già fin d'ora la bandiera americana esercita il suo controllo su 400 linee di navigazione, ha preso il monopolio del traffico marittimo dei principali porti delle due coste dell'America del sud, ed ora comincia a guardare all'Europa. Molte di tali linee, frequentano i nostri porti e praticano noli di concorrenza nei viaggi di ritorno; di più il Governo americano ha stabilito nei propri porti una precedenza di caricamento alle navi dello Shipping Board.

È questo un grave danno da evitare, e che forse siamo ancora in tempo a rendere tollerabile, se lo Stato prenderà d'urgenza provvedimenti tali da incoraggiare, tutelare e difendere la grande industria marittima dalla quale solo, ricordatelo, è da attendersi la resurrezione

economica e finanziaria della nostra Italia. Vi dissi che siamo ancora in tempo ad evitare il pericolo perchè fortunatamente il popolo americano (sembra un paradosso), non è marinaro e fra l'altro non sa e non può trovare gli equipaggi, non solo per le sue navi da guerra, ma neppure per quelle mercantili.

Per provvedere alla mancanza di uomini capaci di occuparsi di questioni marittime e commerciali per la formazione della gente di mare, gli Stati Uniti hanno preso immediati provvedimenti e mentre da noi non può dirsi ancora completamente risolto il problema dell'istruzione nautica, l'America ha creato una scuola di studi, nonché una Università per la formazione degli armatori e degli impiegati delle società di navigazione seguendo le orme del progetto presentato in Italia dal nostro collega Leonardi Cattolica.

Il problema degli equipaggi è alquanto più grave perchè non si riesce facilmente ad addestrare al mare una razza che non vi si è finora dedicata, benchè prezioso elemento già forniscano gli oriundi italiani. Ma ad ogni modo notizie pervenute assicurano essere una necessità per gli Stati Uniti il ricorrere agli equipaggi tedeschi, che privati delle loro navi superiori alle 2600 tonn., sono ora in parte inoperosi. I potentissimi mezzi di cui dispone il Governo permetteranno di provvedere al reclutamento della gente di mare.

Ieri ho letto una informazione di appena tre righe ma di grandissima importanza. Questa notizia dice che il Governo inglese sta trattando per vendere alla Germania le navi tedesche che aveva sequestrato. Naturalmente le vende ad un prezzo non di favore e quindi oltre a fare un guadagno immediato finanziario non indifferente, raggiunge due scopi: uno, di mettere queste navi tedesche sulle linee esercitate dagli americani per combattere la concorrenza americana, l'altro di permettere che gli equipaggi tedeschi, i quali ora esulano e vanno ad armare navi americane, ritornino sulle loro navi difficoltà così l'America di armare le sue.

Se perdurasse la crisi degli equipaggi, essa dovrebbe vendere le navi riducendole di numero in proporzione degli equipaggi, oppure sperare nel risultato del convegno internazionale tenuto testè a Genova e dal quale dovrebbe uscire una nuova legislazione al riguardo della

uguaglianza delle paghe, delle ore di lavoro, degli alloggi, ecc. Questa legislazione sembra a noi naturale e semplice poichè a molte di tali condizioni la nostra marina fu già assoggettata. Ma la cosa non è così semplice. Se le marine non aderissero alla riduzione delle ore di lavoro, al sabato inglese, al riposo festivo e agli alloggi, per noi diverrebbe impossibile sostenere la concorrenza delle altre marine ed in poco tempo la nostra flotta mercantile sarebbe condannata a sparire, seguita dopo poco da quella francese. Ecco perchè vi dissi che l'America molto attende dal congresso di Genova. I nostri equipaggi per trovare occupazione dovrebbero imbarcare su navi di bandiera estera e specialmente su quelle americane. Altra ragione d' inferiorità è che non abbiamo materie prime: la Francia ne ha poche, gli Stati Uniti e l'Inghilterra invece ne hanno più di quel che loro occorre e quindi il costo della loro nave è assai minore di quello della nostra, e di conseguenza le spese di armamento o di esercizio saranno pure assai minori.

Io non so se il collega onorevole Mayor des Planches può illuminarci su questo importante problema, ma dai monchi comunicati pubblicati da qualche giornale uno ve n'è abbastanza convincente e che mostra come i dubbi esposti non erano mal fondati. Discutendosi l'articolo riguardante le 8 ore di lavoro e le 48 ore settimanali, l'accordo non è stato facilmente raggiunto, ed il delegato del Governo inglese espone chiaramente qual'era il pensiero del suo Governo a tale riguardo. Permettetemi che legga, non tutto ma la parte caratteristica dell'esposizione del delegato inglese signor Montague Barlew. Egli precisò il punto di vista del Governo quale risulta da ben definite istruzioni ricevute dal Governo inglese e dichiarò che non bisogna applicare fin da oggi la giornata di 8 ore e la settimana di 48 ore di lavoro. Non si raggiungerebbe altro risultato che quello della diminuzione del tonnellaggio e di un arresto nella costruzione delle navi. Non vi leggo il resto perchè non risponde alla nostra questione. Riaperta la discussione generale (poichè è stata un poco movimentata ed è durata due giorni) venuti ai voti, l'articolo venne approvato a maggioranza; ma siccome non ha raggiunto i due terzi dei voti, l'articolo si considera respinto. Io richiamo l'attenzione sulle parole pronunciate dal delegato

inglese là dove dice che l'adottare ora le 8 ore di lavoro porterebbe conseguenze gravi.

E dire che da noi da diversi mesi non solo esistono le otto ore di lavoro, ma abbiamo anche il sabato inglese, il riposo festivo e la modifica degli alloggi.

Ciò è dovuto ai risultati della Commissione Reale, che costituita nell'agosto 1919 ultimò i suoi lavori nel gennaio di quest'anno, arrivando a conclusioni non ponderate e certo molto nocive per lo sviluppo della nostra marina mercantile. Noi non vogliamo per questo gettare tutta la colpa sul Governo, che nominò membri della Commissione non abbastanza conoscitori del problema, nè sugli armatori, che confidavano in una revisione da parte dei ministri competenti sui risultati della Commissione stessa. Sta di fatto che tutti i provvedimenti furono resi obbligatori senza che fosse intervenuto alcun decreto. Ed io domando a S. E. l'onorevole Alessio, quale onere finanziario sia derivato al Governo per effetto di pagamenti fatti dagli armatori agli equipaggi, pagamenti che sono a carico dello Stato. Tutti questi pagamenti, per aumento di paga, per il riposo festivo, per il sabato inglese, ecc., sono a carico dello Stato perchè tutta la marina è requisita, e lo Stato paga le spese di esercizio agli armatori sotto forma di compenso di requisizione.

È bene che il Paese sappia che cosa costa questa gente di mare, che ha ottenuto una condizione economica superiore a quella di qualunque altra classe di lavoratori. (*Benissimo*).

Ecco perchè il deprecato articolo delle otto ore di lavoro venne e doveva essere da noi caldeggiato, perchè se fosse rimasta la nostra sola marina ad adottarlo, qualunque altra nazione avrebbe potuto farci una concorrenza che noi non avremmo potuto vincere. Ora l'articolo è caduto e tutte le marine, eccetto la nostra, non accordano le otto ore di lavoro.

Quali saranno le conseguenze per noi? Una spesa maggiore di esercizio dell'armamento e un rendimento minore di ogni singola nave. Quindi il pericolo permane grave.

Non vi dico poi delle conseguenze del così detto riposo festivo, non del pagamento, come straordinario del lavoro svolto in quei giorni, ma della diminuzione di efficienza di ogni sin-

gola nave. Infatti per le navi adibite, ad esempio, sulle linee d'America, si può considerare che almeno tre domeniche l'equipaggio le passi in navigazione. Ebbene, giunta la nave a Genova, che cosa fa l'equipaggio? Esso ha diritto a tre giorni di riposo: ne usufruisce subito andando a casa e ciò quando l'opera sua è più indispensabile a bordo per lo scarico delle merci, per la pulizia e rassetto della nave che dovrà rimbarcare merci e passeggeri e per il rifornimento dei viveri e combustibili, ecc. Sono così tre giorni perduti; che portano la conseguenza di prolungare la sosta in porto della nave di almeno tre giorni in più del necessario e di quella che fosse abitudine. Orbene se moltiplicate questi tre giorni per il numero dei viaggi, vedrete che la nave entro un anno farà un viaggio di meno di quelli che dovrebbe e avrebbe potuto fare. Da ciò arguite il danno enorme che si ripercuote sui noli e sull'economia generale.

E dire che da tutti, anche dal meno competente in fatto di commercio, non si sente deplorare che la deficienza dei trasporti e delle sue gravi conseguenze.

Che cosa potrebbe fare il Governo, dato tale stato di fatto?

Oltre a far rispettare le leggi da tutti, senza debolezze, come ha bene ed opportunamente detto il Presidente del Consiglio nelle sue comunicazioni (*benissimo*), sarebbe necessario che il Governo riuscisse a persuadere la Federazione del mare a sospendere l'applicazione delle otto ore ed il riposo festivo fino a quando tutte le altre marine l'avranno adottato. (*Approvazioni*).

Con questo suggerimento io non intendo di venire in aiuto degli armatori, ma di aiutare lo Stato (*benissimo*), perchè, come ho detto poc'anzi, tutti i maggiori oneri sono a carico dello Stato (*Vive approvazioni*).

Permettetemi che vi riferisca quanto ha detto in proposito, in una intervista, il rappresentante dei marinai e del personale di macchina della marina della Gran Bretagna. La Gran Bretagna ha la Federazione del mare composta nel seguente modo: vi è una Federazione di marinai e del personale di macchina e una Federazione degli ufficiali, i quali appartengono alla Federazione internazionale. Da

noi invece il mozzo ed il capitano sono nella stessa Federazione.

Ecco dunque quanto dice in una intervista il rappresentante dei marinai inglesi.

Alla prima domanda: ammette che sono utili le otto ore?

« Questo rappresentante ha risposto: « No; noi abbiamo cinquantasei ore alla settimana per i fuochisti, ma per i marinai di bordo abbiamo da sessanta a settanta ore per settimana! » E pensate che questa è la prima marina del mondo.

A proposito dello schema di convenzione sulle otto ore di lavoro, l'intervistato fa delle chiose che io tralascio per brevità.

L'altra domanda dice: « voi conoscete l'organizzazione della Federazione italiana che unisce in un solo corpo tutta la ciurma di una nave dal capitano fino al ragazzo delle cabine. La vostra organizzazione in Inghilterra è la stessa? » In Inghilterra noi abbiamo due unioni: Una per gli uomini di macchina e per i marinari comuni, l'altra per gli ufficiali. Le due unioni sono federate e tutte due sono membri della Federazione internazionale per gli uomini di mare; non c'è sembrato pratico avere una sola unione per tutti » e badate, è il rappresentante dei marinari inglesi che parla così.

È qual'è la vostra opinione sulle imprese cooperative marinare come la Garibaldi che la nostra federazione italiana ha ora fondato?

« Naturalmente non mi piace esprimere la mia opinione sulle condizioni italiane, perchè io temo di non essere sufficientemente informato in proposito per poterlo fare; ma per quanto mi detta la mia esperienza, io non credo che una impresa cooperativa mercantile possa essere coronata da successo. » Vi prego di fare bene attenzione: « Può andar bene negli anni in cui i noli sono alti e i profitti buoni, ma bisogna ricordarsi che vi sono gli anni magri, e che essi sono tanti quanti gli anni grassi. Per quanto riguarda noi marinai inglesi, tutto quello che noi domandiamo è un buon trattamento per gli uomini, un buon vitto, un accomodamento decente, e giuste ore di lavoro ».

« Quando abbiamo ciò, noi siamo contenti di lasciare agli armatori la loro parte del compito, cioè assicurare gli affari delle navi senza interferenze da parte nostra ». E questo è un

rappresentante dei marinai che parla. Tale e quale come farebbe uno dei nostri! (*ilarità*).

Ora queste sono le opinioni del capo della Federazione dei marinai inglesi, che, da uomo cosciente, oltre ai diritti dei lavoratori del mare sa riconoscerne anche i doveri, sia nei riguardi della disciplina che degli obblighi verso lo Stato e verso la Nazione. Mi dispiace di essere forse un po' prolisso...

Voci: Parli, parli.

PRESBITERO... ma spero in dieci minuti di finire. Vi intratterò qualche minuto sulla disciplina, di cui ha parlato così eloquentemente l'onorevole Rolandi Ricci. Io metterò, diciamo così, dei punti sugli *i*.

Il collega Rolandi Ricci vi ha prospettato le condizioni disciplinari dei nostri marinai mercantili. Gli episodi che sembrano inverosimili, sono molti e ve ne additerò uno tipico che sostituisce un vero atto di pirateria commesso nel porto di Genova in pieno secolo XX e nel più importante emporio del nostro commercio.

Tolgo da un giornale di Genova, e propriamente dalla querela sporta dagli interessati al procuratore del Re: « Il 26 aprile alle ore due di notte una banda di marinai irruppe di sorpresa a bordo, tentando di impadronirsi del vapore, affermando di agire per conto del Governo bolseevico. Ma non riuscì nell'intento per il pronto accorrere della forza pubblica ». Una volta tanto la forza pubblica è intervenuta! « Una seconda volta il 1° maggio, il capitano Giulietti andò a bordo e intimò al capitano di alzare la bandiera dei Sovieti oppure quella della Federazione marinara, ma non insistette di fronte al fiero rifiuto del capitano ». Nella notte dal 20 al 21 maggio, alle ore 2,45 eseguirono la bella gesta di cui tenne parola l'altro ieri l'on. Spirito. Ora vien fatto di chiedere: Le autorità portuali e di pubblica sicurezza, venute a conoscenza dei fatti svoltisi il 26 aprile e il 1° maggio, quali provvedimenti hanno presi per impedire il ripetersi dei fatti inqualificabili? Evidentemente nessuno, perchè è sempre il personale della Federazione del mare che agisce e che la notte dal 20 al 21 maggio va a compiere la nobile impresa. Di più il 28 maggio un giornale di Genova pubblica un lungo articolo dimostrante le trattative e le promesse delle nostre autorità che non furono eseguite. Io non leggerò

l'articolo; mi limiterò a riferirvi quanto scrive nella sua denuncia all'autorità giudiziaria il capitano del piroscafo. Udite. Egli, descritti i fatti giunge a questo punto: « Il capitano Ralle, sebbene ignaro delle leggi italiane, suppone che anche in Italia siano punite la violazione dell'altrui domicilio, la rapina ed il danneggiamento dell'altrui proprietà » (*ilarità*) « e forse più gravemente punite se commesse di notte, in tanto numero di persone e con minaccia di usare le armi. In Russia, e la Russia non vanta una civiltà superiore a quella dell'Italia, simili atti erano una volta qualificati come pirateria ». (*Impressione*).

L'ironia è profonda, e fa arrossire, ma purtroppo il capitano è nel vero.

Più gravi ancora sono i commenti fatti all'estero sul triste caso. Traduco dal *Fairplay* il massimo giornale marittimo inglese che è diffuso nel ceto degli armatori di tutto il mondo. Dovrei leggerlo tutto perchè è pepato (*voci: legga, legga*). Ne leggerò due o tre parti sole. Comincia col giudizio sull'accaduto: « Un esempio interessante del come le cose sono condotte nei porti italiani c'è ora pervenuto. Pare che i signori F. C. Svorono e E. di Polone siano armatori di navi russe che tutt'ora battono bandiera russa, e che fino ad ora non avevano incontrate difficoltà in vari porti (una di queste navi era arrivata a Genova credo dall'Inghilterra e perciò il giornale sa che fino allora le navi non avevano incontrate difficoltà).

« Nei porti italiani però esse ebbero a sperimentare un sopruso che si potrebbe dire unico negli annali della civiltà.

« (Ecco come siamo giudicati all'estero!)

« I vapori, uno noleggiato dal Governo italiano e l'altro dalla Spagna, si trovavano a Genova, allorché membri della federazione della gente di mare italiana si presentarono a bordo e chiesero ai comandanti se fossero o no bolscevichi. Ricevuta risposta parlamentare negativa i cortesi marinai informarono i comandanti che, secondo informazioni ricevute, alcuni vapori russi sarebbero stati trasferiti sotto la bandiera inglese e che la gente di mare italiana avrebbe avuta istruzione dai Soviet russi o di impedire a tali navi di prendere il mare o di farli andare in un porto russo. I comandanti, inutile dirlo, si sono rifiutati a questa imposizione ».

Continua poi con una descrizione dei fatti che vi ho accennato sopra, ma fatti con pepe inglese. (*Ilarità*).

E dice: « Il nostro ministro degli esteri è spinto ad agire, ciò che si crede sarà fatto con molto vigore. Intanto se il gioco fatto dalle autorità italiane è altrettanto chiaro quanto appare sporco (*commenti vivissimi*), naturalmente ingenera il sospetto che i vapori incontrarono difficoltà perchè erano di una Ditta inglese anzichè italiana, sospetto che sorge dal suggerimento dell'autorità italiana che tutto andrebbe bene se i vapori battessero bandiera italiana e fossero noleggiati dalla federazione della gente di mare sebbene questi sembrino prendere le parti dei Bolscevichi ».

Quest'è quanto si legge in un giornale inglese che va per la maggiore nel ceto commerciale e marittimo. (*Commenti*).

I commenti sono inutili perchè stando così le cose come volete che la nostra marina mercantile possa accrescersi, come volete che il capitale vada negli armamenti marittimi, come volete che all'estero si abbia fiducia in noi quando le navi giunte nei nostri porti non sono sotto l'egida dalle leggi ma all'arbitrio di un ente, di una associazione? Come volete che le navi vengano da noi se temono che su di esse si commettano atti di vera pirateria?

Poichè la questione delle navi russe ha ottenuto scioglimento per la effettuata partenza da Genova, chiedo a S. E. l'onorevole Alessio se sia intervenuta l'azione del Governo nello scioglimento dell'increscioso fatto. A parte la questione di dignità nazionale che ci impone di far conoscere che le leggi tutelano i piroscafi esteri nei porti nazionali è necessario stabilire che non venga occultata la responsabilità della gente di mare se essa sia risultata evidente dalle indagini che hanno condotto alla soluzione della vertenza. Mi è stato detto che i piroscafi sono partiti di notte con la bandiera italiana che avrebbero poi potuto cambiare in alto mare. Io spero che questo non sia vero.

Un altro episodio si è verificato sulla linea Civitavecchia-Golfo Aranci; esso è tipico e dimostra lo stato di vera anarchia che regna sulle navi delle ferrovie dello Stato. Un valoroso generale, di cui non voglio fare il nome, racconta che sebbene il piroscafo arrivasse in vista del Golfo Aranci con circa tre ore di ritardo, il treno, saputo dal semaforo che il piroscafo

era in vista, ritardò la partenza per imbarcare la posta e i passeggeri. Da bordo del piroscalo, assicuratisi del fatto, fecero sì che il piroscalo stesso si arrestasse e non si rimettesse in rotta se non quando il treno fu visto partire. Non so se ciò corrisponda ad un piano coordinato, ma così si deve ritenere, pensando che ciò si è verificato altré volte.

Per la parte disciplinare non aggiungo altro e dirò solo alcuni desideri che mi hanno manifestato i triestini, quando circa un mese fa andai a Trieste come rappresentante della Lega Navale.

Gli armatori e costruttori triestini nulla chiedono, non agevolazioni, non privilegi, ma solo che da quei banchi il Governo dica una parola atta a rassicurarli, e cioè che le Società di navigazione e cantieri appartenenti alle terre redente, godranno gli stessi diritti e gli stessi oneri di quelle delle altre regioni, quando sarà proclamata l'annessione.

Io non volevo credere; perchè non mi pare possibile che alcuno possa concepire un trattamento diverso per loro.

Pure tale dichiarazione l'attendono, per ottenere credito, specialmente all'estero; e non possono ottenerlo trattando affari perchè si sentono rispondere che non si conosce il trattamento che loro riserba l'Italia dopo la proclamazione dell'annessione! (*Commenti, impressione*).

L'onorevole ministro vede che io non gli chiedo cose impossibili; perciò ritengo e spero che voglia dire oggi stesso questa parola rassicurante, perchè non è concepibile che queste compagnie debbano essere trattate diversamente da quelle delle antiche provincie.

Circa il naviglio triestino, dal momento che abbiamo applicato ad esso il trattamento della requisizione e tutto il resto della nostra legislazione, che ci dà il diritto di usufruire delle navi, è un atto di giustizia addivenire all'estensione del sistema protettivo. L'incertezza danneggia soprattutto le costruzioni navali, poichè sarebbe inverosimile pretendere che i cantieri costruiscano senza sapere a quale regime andranno soggette le navi costruite.

In materia di costruzioni non basta adottare provvedimenti all'ultimo momento, stante le difficoltà per il rifornimento dei materiali occorre preparare tutto a tempo opportuno.

I dieci cantieri della Venezia Giulia costituiscono una salda attività che non si può arrestare.

A Spa pare che ottenemmo la restituzione delle navi mercantili austriache, ora in possesso degli altri Stati. Non discuto come a questo giungemmo, perchè dovrei usare amare espressioni verso i nostri alleati; ma vorrei solo conoscere quando ci saranno consegnate.

E un'altra domanda rivolgo all'onorevole ministro a proposito del naviglio peschereccio: si parlò a suo tempo di una flotta di navi da pesca germaniche da assegnarsi all'Italia: tali navi completamente attrezzate, avrebbero potuto costituire un primo nucleo della nostra marina da pesca ma nulla si è saputo fino ad oggi e sarei lieto se l'onor. Alessio mi dicesse che ben presto tali navi saranno nel Mediterraneo prima che per l'età e per l'uso siano rese inservibili!

La concessione avvenuta a Spa ci dà diritto, che è grande per noi, perchè finalmente sparisca quella finzione della bandiera interalleata che sventola solo sulle navi dell'Adriatico.

L'America fa navigare nel Baltico con bandiera stellata le navi tedesche sequestrate; la bandiera interalleata si vede solo nell'Adriatico e nel vicino oriente, simbolo della volontà alleata di non darci il diritto di esercitare i traffici negato alla nostra futura espansione economica (*Benissimo*).

Invito il Governo ad operare virilmente per farla scomparire al più presto sostituendola col nostro glorioso tricolore e a fare in modo che le navi portino a poppa nomi cari all'italianità e non quelli assegnati dall'ex impero Austro-Ungarico, molti dei quali ricordano a noi uomini e cose dolorose! (*Vicissimi e generali applausi, congratulazioni*).

PRESIDENTE. Non essendovi altri oratori iscritti, la discussione è chiusa; rimane riservata all'onorevole ministro la facoltà di parlare nella seduta di domani.

Annunzio di interrogazione.

PRESIDENTE. Prego il senatore, segretario, Pellerano di dar lettura di una interrogazione presentata al Senato.

PELLERANO, *segretario*, legge:

Il sottoscritto, in relazione alla raccomandazione fatta nella seduta del 29 dicembre scorso, interroga l'onorevole ministro dell'istruzione per sapere se egli si proponga, o con una larga applicazione del decreto-legge luogotenenziale 2 settembre 1917, n. 1521, o con altri provvedimenti, di affrettare la istituzione in ogni parte del Regno di biblioteche popolari, che favoriscano l'elevazione intellettuale e morale dei lavoratori.

Alberto Dallolio.

PRESIDENTE. Leggo l'ordine del giorno per la seduta di domani alle ore 16.

I. Interrogazioni.

II. Discussione dei seguenti disegni di legge:

Istituzione di una Commissione parlamentare d'inchiesta sulle spese di guerra (N. 134);

Istituzione di una Commissione parlamentare d'inchiesta sulle gestioni per l'assistenza alle popolazioni e per la ricostruzione delle terre liberate (N. 135).

III. Votazione per la nomina di un membro della Commissione pei decreti registrati con riserva.

IV. Svolgimento di interpellanze.

V. Relazione della Commissione per il regolamento interno (N. LXXV-*documenti*).

VI. Svolgimento di una mozione.

La seduta è tolta (ore 19.45).

Licenziato per la stampa il 6 agosto 1920 (ore 10).

AVV. EDOARDO GALLINA

Direttore dell'Ufficio dei Resoconti delle sedute pubbliche.