

XCIIª TORNATA

GIOVEDÌ 7 DICEMBRE 1916

Presidenza del Presidente MANFREDI

INDICE

Disegni di legge (lettura di):	
del senatore Bertetti « Aggiunta all'art. 24 della legge 22 maggio 1913, n. 468, relativo all'esercizio delle farmacie » pag.	2718
del senatore Conti « Assicurazione obbligatoria della terra per gli infortuni dei contadini sul lavoro » »	2718
Interpellanze (svolgimento dell'interpellanza del senatore Franchetti al ministro dei trasporti per conoscere i motivi in base ai quali egli ha incoraggiato la creazione di un Istituto di credito navale per parte di Imprese di navigazione interessate a non sovvenire possibili concorrenti) .	2722
Oratori:	
ARLOTTA, <i>ministro dei trasporti marittimi e ferroviari</i> »	2727
DELLA TORRE »	2731
FRANCHETTI »	2722
Ringraziamenti »	2717, 2734
Votazione a scrutinio segreto (risultato di) »	2737

La seduta è aperta alle ore 15.

È presente il ministro dei trasporti marittimi e ferroviari; più tardi intervengono i ministri della guerra, della marina, di grazia e giustizia, dell'industria, commercio e lavoro e dei lavori pubblici.

D'AYALA VALVA, *segretario*, legge il verbale della seduta precedente, il quale è approvato.

Ringraziamenti.

PRESIDENTE. Le Loro Altezze Reali il Duca di Genova, Luogotenente di Sua Maestà il Re e il Duca Filiberto di Savoia, ringraziano il

Senato per le congratulazioni loro inviate coi seguenti telegrammi:

« Ringrazio di cuore l'E. V. per le congratulazioni inviatemi a nome Suo e del Senato per l'entrata a far parte dell'illustre Consesso di mio figlio Filiberto.

« Gradisca l'E. V. i miei più cordiali saluti.

« TOMASO DI SAVOIA ».

« Ringrazio V. E. della comunicazione fattami della mia nomina a Senatore del Regno.

« Dalla fronte, dove con orgoglio d'italiano e di soldato servo il mio Sovrano ed il Paese, invio il mio deferente omaggio all'Alto Consesso che con la sua fede ardente nel destino d'Italia, col suo senno, ci è di guida costante e autorevole esempio sulla via del dovere.

« Ai senatori tutti, all'Eccellenza Vostra, amato ed illustre Presidente, porgo da queste nuove terre redente il mio affezionato saluto.

« FILIBERTO DI SAVOIA-GENOVA »

Il Sindaco di Bologna ha inviato il seguente telegramma:

« Bologna è grata a codesto Alto Consesso per omaggio degnamente tributato alla venerata e compianta memoria del senatore Tacconi insigne e benemerito suo cittadino.

« SINDACO ZANARDI ».

Lettura di due progetti di legge.

PRESIDENTE. Avendo gli Uffici autorizzato la lettura di due disegni di legge d'iniziativa

dei senatori Bertetti e Conti, prego il senatore segretario D'Ayala Valva di darne lettura.

D'AYALA VALVA, *segretario*, legge:

PROPOSTA DI LEGGE

D' INIZIATIVA DEL SENATORE BERTETTI

Aggiunta all'art. 24 della legge 22 maggio 1913, n. 468, relativa all'esercizio delle farmacie.

« All' art. 24 della legge 22 maggio 1913, n. 468, è aggiunta la seguente disposizione:

« È data facoltà al prefetto di autorizzare, sentito il Consiglio provinciale di sanità, la continuazione dell'esercizio nelle loro sedi al 13 giugno 1913, delle farmacie indicate nei precedenti comma i cui titolari ne facciano entro tre mesi domanda, denunziando la persona che deve essere considerata come titolare; quando ciò giovi all'assistenza farmaceutica locale, specialmente di quartieri di recente formazione a notevole distanza dagli antichi centri abitati.

« Il rilascio del relativo decreto è vincolato al pagamento della tassa speciale di concessione stabilita nell'art. 6 della presente legge e indicata nella tabella A ».

PROPOSTA DI LEGGE

D' INIZIATIVA DEL SENATORE CONTI

Assicurazione obbligatoria della terra per gli infortuni dei contadini sul lavoro.

Art. 1.

La obbligatorietà della assicurazione contro gli infortuni sul lavoro, stabilita dalle leggi 17 marzo 1898, 29 giugno 1903 e 31 gennaio 1904 a favore degli operai industriali in genere, ed a carico degli esercenti d' imprese, industrie e costruzioni, è estesa, per effetto della presente legge, alla terra per il lavoro agricolo, a favore dei contadini, che la coltivano, ed a carico dei proprietari o di chi per essi, nei limiti e secondo le disposizioni degli articoli 3, 7 e 13 della presente legge.

Art. 2.

L'assicurazione della terra a favore dei lavoratori di essa, è un obbligo inerente alla proprietà della medesima, indipendentemente dalla quantità dei lavoratori addetti alla coltivazione

dei fondi rustici, e dalle mercedi che individualmente e complessivamente essi percepiscono come pure dal genere della coltura e dalla qualità dei lavori che questa richiede.

Art. 3.

I proprietari che tengono direttamente la conduzione dei loro fondi, oppure mediante amministratore, agente o fattore stipendiato, hanno l'obbligo e la responsabilità della assicurazione delle loro terre per gli infortuni che vi si verificano nel lavoro agricolo.

L'obbligo e la responsabilità della assicurazione quando un fondo è affittato, spetta invece al fittabile che ha assunto la conduzione ed esercizio del fondo stesso, senza interessenza da parte del proprietario.

Per i fondi condotti a mezzeria in cui tutti i prodotti si dividono a perfetta metà, il premio di assicurazione sarà sostenuto in parti eguali tra il proprietario e il colono; per quelli condotti a mezzadria o colonia parziaria nei quali non tutti i prodotti si dividono per metà, il premio sarà per due terzi a carico del proprietario e per un terzo a carico del mezzadro.

Art. 4.

Tutti i contadini, maschi e femmine, dai 13 ai 70 anni, sono compresi nella assicurazione della terra portata dalla presente legge.

Art. 5.

I contadini che concorrono ai lavori eseguiti con macchine o motori mossi da forza inanimata, siano le dette macchine di proprietà dell'azienda agricola o noleggiate temporaneamente, cadono sotto il beneficio della presente legge, quando non siano già compresi in quelli contemplati nella legge 31 gennaio 1904, come i macchinisti ed i fuochisti.

Art. 6.

Per gli effetti della presente legge si intendono lavoratori della terra, tutti quei contadini e contadine che, *stabilmente o temporaneamente*, sono adibiti a tutti quei lavori indispensabili per la coltivazione e produzione agricola e per l'esercizio delle aziende agrarie; ed in genere sono compresi in questa indicazione

tutti quei lavori che, per ragioni di affinità e di necessaria attinenza alla produzione di un fondo, non si possono considerare altrimenti che agricoli.

Art. 7.

Fra i lavori agricoli sono compresi non solo quelli che si fanno all'aperto, ma anche tutti gli altri che, si compiono abitualmente ed eccezionalmente nelle abitazioni, fattorie, latterie, frantoi, cantine, cisterne, ed ogni altro genere di opifici agricoli, che sono egualmente indispensabili alla coltivazione ed alla produzione agricola.

Art. 8.

Sono soggette all'obbligo dell'assicurazione anche le terre che sono di proprietà dello Stato, delle provincie, dei comuni, di enti morali, d'istituti di beneficenza, e di opere pie in genere, senza alcuna eccezione.

Art. 9.

Nel caso di mancata assicurazione, chi se n'è reso colpevole è responsabile in proprio della somma d'indennità che l'istituto assicuratore avrebbe dovuto pagare al contadino colpito da infortunio, senza pregiudizio di ogni penalità che eventualmente potesse derivare dal fatto dell'avvenuto infortunio.

Art. 10.

Agli effetti della presente legge sono considerati infortuni sul lavoro agricolo soltanto i casi di morte, inabilità permanente assoluta ed inabilità permanente parziale quando queste ultime derivino da causa traumatica prodotta dal lavoro.

Art. 11.

Il lavoratore colpito da infortunio, o la sua famiglia, hanno l'obbligo di farne immediatamente denuncia sia al proprietario del fondo o al fittabile, o ad entrambi nel caso contemplato dal comma terzo dell'articolo 3 della presente legge.

Trascorsi cinque giorni da quello dell'infortunio, senza che questo sia stato denunciato,

si riterrà la lesione come non riportata sul lavoro.

Il lavoratore colpito da infortunio, deve subito, quando l'istituto assicuratore lo richieda, entrare e rimanere nell'ospedale finchè sia necessario per accertare le cause dell'infortunio, affrettare la guarigione o diminuirne le conseguenze.

Nel caso che il lavoratore non voglia assoggettarsi alle visite mediche ed opponga un rifiuto ingiustificato alle richieste fattegli dall'istituto assicuratore, ed in seguito a decisione del collegio di arbitri di cui all'articolo 19 della presente legge, perderà il diritto a percepire qualsiasi indennità.

Tutte le spese per le visite mediche, di cui nel presente articolo, sono a carico esclusivo dell'istituto assicuratore.

Il regolamento della presente legge determinerà la tariffa delle spese mediche e farmaceutiche nei casi d'infortunio.

Art. 12.

Pei casi d'infortunio isolato e cioè senza testimoni, insieme alla denuncia è obbligo dell'infortunato o della sua famiglia di fornire tutti i particolari o gli indizi sull'infortunio avvenuto per una eventuale inchiesta da parte del pretore, il quale emetterà il suo giudizio che terrà luogo del processo verbale.

Art. 13.

In ogni caso d'infortunio, il proprietario o il fittabile, sono obbligati a sostenere le spese per le prime cure immediate e per il certificato medico, salvo il rimborso che loro compete, da parte dell'istituto assicuratore.

Art. 14.

Salve le disposizioni riflettenti il concorso del colono nella spesa del premio di assicurazione, in conformità dell'articolo 3 della presente legge, chiunque, mediante ritenuta sui salari, direttamente o indirettamente fa concorrere i lavoratori della terra, che si trovano alla sua dipendenza stabilmente o temporaneamente, alla spesa dell'assicurazione, è passibile di multa, il di cui importo sarà stabilito dal re-

golamento della presente legge, e che sarà raddoppiato nel caso di recidiva, senza pregiudizio di ogni altra responsabilità di carattere penale.

Art. 15.

L'indennità, dedotte le eventuali anticipazioni documentate, fatte dai proprietari o fittabili, dovrà sempre essere pagata direttamente al danneggiato ed in caso di morte ai suoi eredi, secondo le norme stabilite dalla legge 31 gennaio 1904, art. 10, n. 51.

Art. 16.

Il credito d'indennità per qualsiasi caso d'infortunio, non può essere né ceduto, né pignorato, né sequestrato, e gode del privilegio inserito al n. 6 dell'articolo 1958 del Codice civile sui valori depositati a cautela del relativo pagamento.

L'azione per conseguire le indennità stabilite dalla presente legge, si prescrive nel termine di sei mesi dal giorno dell'avvenuto infortunio, risultante dal certificato medico o dal giudizio del pretore.

Questa prescrizione ha luogo tanto in confronto dell'istituto assicuratore, che del proprietario o fittabile ai quali spetta l'obbligo dell'assicurazione della terra.

Art. 17.

La revisione d'indennità d'infortunio è ammessa quando risulti provato erroneo il primo giudizio di liquidazione, o quando nelle condizioni fisiche del lavoratore intervengano modificazioni derivanti dall'infortunio. Tanto in un caso come nell'altro, la domanda di revisione è ammessa solo quando l'indennità sia stata liquidata consensualmente fra le parti mediante accordo o transazione e in conformità delle disposizioni del comma 3° dell'articolo 26 della presente legge.

La domanda di revisione non può essere proposta che una volta, trascorsi almeno tre mesi dal pagamento dell'indennità.

Nel caso di morte, avvenuta prima di un anno dal giorno dell'infortunio, la domanda può essere chiesta dagli aventi diritto, ma entro un mese dalla data della morte.

Art. 18.

Nel caso di mancata assicurazione, la condanna del contravventore a pagare il risarcimento stabilito dalla presente legge, viene pronunciata dal pretore, con sentenza che è immediatamente esecutiva. Inoltre il contravventore viene punito, per la prima volta, con una ammenda di lire 50. Quando, dopo la prima contravvenzione, ne venga constatata una seconda, il pretore può elevare l'ammenda da lire 50 a lire 150, oltre il pagamento del risarcimento spettante al colpito da infortunio.

Art. 19.

Per la esecuzione della presente legge, chiunque sia tenuto all'obbligo dell'assicurazione, potrà ricorrere alle Società, Casse private od a Istituti esercenti il ramo di assicurazione, purchè debitamente riconosciuti ed autorizzati dal Codice di commercio o da leggi speciali, e potrà altresì valersi - a' sensi della Convenzione 18 febbraio 1883, approvata con decreto 8 luglio stesso anno - della Cassa Nazionale per gli infortuni sul lavoro, la quale dovrà accogliere tutte le richieste che all'uopo le verranno fatte.

Art. 20.

Coloro ai quali incombe l'obbligo di assicurare i loro terreni, a' sensi dell'articolo 3 della presente legge potranno costituirsi in consorzio quando il territorio comprenda una estensione complessiva non inferiore ai 10,000 ettari.

La stessa facoltà è invece concessa anche per limiti di terreno inferiori ai suddetti a quei proprietari o fittabili che fondassero a loro cura e spese casse d'assicurazione su gli infortuni del lavoro agricolo, riconosciute per legge o per decreto Reale come sarà stabilito dal regolamento.

Gli statuti e regolamenti di questi Consorzi, sindacati, casse mutue, dovranno essere approvati dal Ministero di agricoltura, industria e commercio, sentito il parere del Consiglio di Stato e quello del Consiglio superiore della previdenza.

Art. 21.

L'ammontare del premio di assicurazione è basato, secondo il genere di coltura, sull'esten-

sione del fondo da assicurarsi, calcolata secondo le misure legali in ettari, senza tener conto delle frazioni in più.

Art. 22.

La qualificazione e classificazione delle varie colture in rapporto al premio di assicurazione, e la conseguente determinazione del medesimo verranno stabilite dal regolamento, sentito il Consiglio dei ministri, il Consiglio di Stato, il Consiglio superiore di previdenza e quello di agricoltura.

Art. 23.

Per i piccoli fondi inferiori ad un ettaro di superficie, il premio di assicurazione viene ridotto alla metà.

Art. 24.

Le contestazioni sulle cause, sulla natura e sulla entità delle conseguenze dell'infortunio, dovranno essere sottoposte, quando sorgano, ad un collegio d'arbitri, due dei quali nominati rispettivamente dalle parti e il terzo di comune accordo fra le parti stesse, o, in caso diverso, dal Presidente del tribunale.

La costituzione dell'arbitrato è obbligatoria per ambe le parti contendenti; e se una di esse rifiuti di nominare l'arbitro che le spetta, provvederà alla scelta e nomina di esso il Presidente del tribunale.

Le transazioni sul diritto all'indennità e sulla misura di questa concluse fra i danneggiati e i loro eredi, e le società assicuratrici, non saranno valide senza la omologazione del tribunale, e non potranno essere impugnate di nullità se non nel caso che esse sieno state concluse con evidenti vizi di forma, errori di perizia od altri difetti gravi.

Art. 25.

Nel caso di morte cagionata da infortunio sul lavoro, l'indennità viene fissata in lire 2500 se il lavoratore ha famiglia; eguale indennità in lire 2500 viene assegnata al lavoratore colpito da inabilità permanente assoluta al lavoro, in seguito a infortunio.

L'indennità per il caso di morte viene limitata a lire 1000 se il lavoratore rimasto vittima

dell'infortunio non sia coniugato e non sia sostegno di famiglia. In tutti questi casi l'età non esercita nessuna influenza sull'ammontare dell'indennità.

Art. 26.

Quando si verifichi l'inabilità permanente parziale si corrisponderà al colpito da infortunio un risarcimento una volta tanto, da determinarsi con disposizioni speciali nel regolamento della presente legge.

Art. 27.

Tutti gli atti, documenti e certificati, che dovessero venire rilasciati da uffici pubblici governativi, provinciali o comunali, saranno assolutamente gratuiti e in carta semplice.

Art. 28.

Tutto quanto si riferisce alla esecuzione della presente legge e ad ogni modalità di applicazione, verrà stabilito da apposito regolamento, da approvarsi per decreto Reale, sentito il Consiglio dei ministri, il Consiglio di Stato ed il Consiglio superiore di previdenza.

PRESIDENTE. Secondo il regolamento, dobbiamo ora fissare il giorno nel quale dovrà farsi lo svolgimento di queste due proposte di legge.

BERTETTI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BERTETTI. Io pregherei il Senato di voler fissare lo svolgimento della mia proposta di legge per domani o postdomani.

PRESIDENTE. Non essendo presente l'onorevole ministro dell'interno, la Presidenza prenderà gli accordi opportuni per secondare il desiderio del senatore Bertetti.

Votazione a scrutinio segreto.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la votazione a scrutinio segreto dei disegni di legge approvati ieri per alzata e seduta.

Prego il senatore, segretario, Di Prampero di fare l'appello nominale.

DI PRAMPERO, *segretario*, fa l'appello nominale.

PRESIDENTE. Le urne rimangono aperte.

Svolgimento dell' Interpellanza del senatore Franchetti al ministro dei trasporti per conoscere i motivi in base ai quali egli ha incoraggiato la creazione di un Istituto di credito navale per parte di Imprese di navigazione interessate a non sovvenire possibili concorrenti ».

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: « Interpellanza del senatore Franchetti al ministro dei trasporti per conoscere i motivi in base ai quali egli ha incoraggiato la creazione di un Istituto di credito navale per parte di imprese di navigazione interessate a non sovvenire possibili concorrenti ».

Do facoltà di parlare all'onorevole senatore Franchetti per lo svolgimento della sua interpellanza.

FRANCHETTI. Nel settembre scorso, in occasione della fondazione di un Istituto di credito navale, il gruppo di società di navigazione che lo costituiva, mandava un telegramma di omaggio all'onorevole ministro dei trasporti, il quale rispondeva col seguente telegramma: « Allorchè meno di tre mesi or sono assunsi con animo trepidante la direzione della marina mercantile, non avrei osato sperare, così prossimo e promettente risveglio di energie marinare. Saluto quindi con sincero compiacimento la creazione di un Istituto italiano di credito marittimo, inviando a lei e a tutti gli altri egregi sottoscrittori del cortese telegramma l'augurio che il nuovo ente diventi fattore efficace di rinnovate prosperità sul mare della patria nostra ».

Io dissento alquanto dai giudizi portati in questo telegramma dall'onorevole ministro. Reputo che la costituzione del nuovo Istituto non possa giovare al nostro commercio marittimo e che invece debba servire a ribadire, a rafforzare un regime di monopolio al quale pur troppo è dovuta la condizione attuale di marasma della nostra navigazione commerciale, che ci ha reso schiavi dell'estero per i trasporti delle materie prime le più necessarie in questo periodo di guerra. Ritengo inoltre che a questo stato di cose non sia rimediato dal recente decreto, il quale mette a disposizione dei nostri armatori un credito di cinquanta milioni per mezzo del consorzio degli istituti di emissione, perchè ritengo che questo credito sia più che altro illusorio per le ragioni che dirò.

Prima di entrare in argomento devo fare

una dichiarazione, e cioè che nessuna delle cose che dirò debba essere interpretata come disapprovazione, o molto meno come accusa personale contro chiunque sia.

Gli indirizzi sbagliati danno le loro conseguenze indipendentemente dalla volontà ed anzi contro la volontà degli uomini; se alcuni sono stati, anche loro malgrado, istrumenti della forza di questo indirizzo, ciò non toglie nulla alla stima che ho per essi, anzi per alcuni fra loro ho stima e rispetto speciale.

Ciò posto, vengo all'argomento.

L'Istituto di credito cui accennavo or ora è stato promosso da un gruppo di società di navigazione capitanato dalla Navigazione Generale; questo gruppo è in relazione con una banca potente, la Banca Commerciale, ed è strettamente legato alla principale delle nostre compagnie sovvenzionate, la Compagnia dei servizi marittimi. Questo gruppo di società si è specialmente dedicato alla navigazione transatlantica ed al trasporto degli emigranti. Esso ha in costruzione vari piroscafi da passeggeri e da carico, e confesso che quando lessi nei giornali ch'esso fondava un Istituto di credito navale rimasi un po' perplesso; non mi rendo conto, come non mi rendo conto anche ora, del perchè esso non destinasse la parte immobilizzabile delle sue considerevoli disponibilità ad altre costruzioni ancora: mi pareva che così sarebbero stati conciliati, e l'interesse delle società, e l'interesse pubblico; perchè, intendiamoci bene, non si fanno imprese di navigazione senza considerevolissimi capitali, ed è fortuna per l'Italia che ci siano potenti organizzazioni finanziarie le quali si dedicano a questo investimento. L'importante è che queste organizzazioni adoperino la loro potenza a promuovere la propria azione e non ad impedire quella degli altri. Ora mi sembrava difficile a spiegare e mi sembra difficile anche ora, come la Navigazione Generale e le società consociate, pur ritenendo esservi il tornaconto altrui a costruire navi con danaro preso a prestito, non giudicassero opportuno per sé di costruirne con danaro proprio almeno fino a concorrenza delle proprie disponibilità. E con questo non pretendo di dar consigli o suggerimenti agli uomini abili ed esperti di affari che dirigono quelle società, ma solamente di esprimere una impressione mia generata dalla evidenza dei fatti.

Se non che, nel leggere lo statuto di questo nuovo Istituto di credito, mi sono reso conto dei suoi scopi e del suo programma di azione.

Questo nuovo ente si costituisce con un capitale di 50 milioni versati dalla Società di Navigazione generale e dalle altre affiliate ad essa. Si riserva di ottenere la sottoscrizione di altri 50 milioni di azioni, ed il capitale azionario di 100 milioni gli dà diritto, in forza del Codice di commercio, ad emettere 100 milioni di obbligazioni. Totale, 150 milioni da prelevarsi sul risparmio nazionale. E siffatto prelevamento sarà facilitato dall'opera della Banca Commerciale singolarmente bene organizzata all'uopo.

È a prevedersi che il nuovo Istituto impiegherà solamente una minima parte dei capitali di cui potrà per tal modo disporre, in prestiti per costruzioni navali giacché, per forza di cose, questi prestiti saranno concessi esclusivamente ad Imprese dipendenti dalla Società di Navigazione che hanno costituito l'Istituto di credito e lo governano.

A che servirà dunque il raccogliere un capitale relativamente considerevole? Servirà a due cose: a togliere dalla circolazione in totalità o in buona parte, quella porzione del capitale nazionale che, in questo tempo di capitali scarsi, sarebbe disposta a dedicarsi alla industria marinara libera; e servirà inoltre ad impiegare anche a fini diversi dal prestito navale vero e proprio, fini enumerati nell'art. 3 del nuovo Istituto di credito navale. Il tenore di quell'articolo è il seguente:

« La Società ha per oggetto il finanziamento di imprese marittime italiane e l'esercizio del Credito navale, allo scopo di fornire di capitale l'industria dell'armamento italiano, sia promovendo nuove imprese o partecipando alla loro costituzione, sia con l'acquisto di azioni ed obbligazioni di Società di navigazione, sia mediante sovvenzioni garantite da azioni ed obbligazioni di tali Società, sia con l'acquistare o fare costruire navi per noleggiarle, sia col fare mutui garantiti da pegno sulla nave, sia infine in qualsiasi altra forma che la legislazione consente e sarà per consentire.

« Potrà anche:

« a) praticare le assicurazioni marittime sulle navi oggetto delle sue operazioni;

« b) prendere partecipazioni o costruire

aziende speciali che abbiano per oggetto di fornire gli armatori di quanto è loro necessario per l'armamento della nave e l'esercizio dell'industria dell'armamento;

« c) fare ogni operazione ed atto commerciale, finanziario ed industriale relativo ed inerente all'oggetto sociale od anche immediatamente opportuno per il conseguimento di questo ».

Ora queste facoltà sono in gran parte quelle tipiche che sono usate per la costituzione dei *trusts*; specialmente l'investimento in azioni.

Si compra la metà più una delle azioni di altra impresa e con questa metà più una si ha la maggioranza nell'assemblea che ne nomina il consiglio, e si è completamente padroni della società.

Dunque lo scopo di questo nuovo istituto, quale risulta dal suo statuto, è in parte l'esercizio del credito navale sotto la forma consueta, ma questa sarà la parte minore perchè non è a supporre che una società sovenga i propri concorrenti; gli azionisti avrebbero giusto diritto di lamentarsi. Il credito non sarà fatto che a delle imprese affiliate; il rimanente sarà impiegato con perfetta regolarità secondo l'articolo che ho letto adesso.

E allora quale sarà l'effetto della costituzione di questo nuovo ente? Non mica la moltiplicazione del nostro naviglio, o almeno in minima parte, ma l'attrazione sotto il dominio dell'organizzazione cui appartiene, del naviglio esistente o di quello che potrà essere in avvenire con altri mezzi creato. E l'organizzazione cui appartiene consiste in imprese di navigazione.

Una simile combinazione si presta anche a critiche sotto l'aspetto giuridico. Ma di questo parlerò dopo. Ora io intendo notare specialmente il danno ch'essa reca all'utile pubblico, a quello sviluppo della navigazione libera, la cui mancanza ci ha ridotti alle condizioni note a tutti in questo momento.

Mi si obietterà: ma come volete con 200 milioni, dei quali potrà disporre questo nuovo ente, esso possa esercitare, dar vita florida ad una tanta potenza? come è possibile che con 200 milioni una organizzazione finanziaria assuma il monopolio dell'intero commercio marittimo del nostro paese? ed avrebbe in apparenza ragione, chi facesse questa obiezione.

Ma l'azione del nuovo istituto non ha bisogno di estendersi a tutto il nostro commercio marittimo, perchè la massima parte di questo è già monopolizzata a mezzo della navigazione sovvenzionata, e questo monopolio giova all'opera integratrice di monopolizzazione del nuovo Istituto, anche se le società sovvenzionate siano in contrasto di interesse con lui come avviene, a quanto si vocifera, nel caso presente.

Della navigazione sovvenzionata si è parlato tante volte che credo di poter essere molto breve. Rammentò che in Italia è ormai interamente perso di vista il concetto che ha originato le sovvenzioni marittime e secondo il quale le sovvenzioni devono solamente indennizzare il concessionario dei servizi postali delle spese maggiori e dei minori guadagni derivanti dagli obblighi di orario, di velocità, di servizio dei passeggeri, ecc., nel numero ristretto di linee nelle quali il trasporto della posta e dei passeggeri è indispensabile all'utile pubblico e non sarebbe assicurato dalla marina libera perchè insufficientemente remuneratore. In Italia le sovvenzioni sono lauti premi di navigazione e cuoprono, nei mari che circondano l'Italia e fuori di essi, tutte le linee remuneratrici, all'intuori delle transatlantiche per le quali il trasporto degli emigranti largamente remuneratore, trarrebbe maggior danno dai vincoli del capitolato che vantaggio dal reddito delle sovvenzioni. Delle linee transatlantiche una sola, se non erro, è sovvenzionata, quella del Centro America che non trasporta emigranti.

Non rivelo certo una cosa nuova dicendo che il commercio marittimo libero è per forza di concorrenza, escluso dal campo occupato dalla navigazione sovvenzionata. La quale esercita il trasporto non solo dei passeggeri, ma anche, bene o male, delle merci e, mediante le sue navi di riserva e il fondo di cassa assicuratore dal pagamento mensile delle sovvenzioni, mediante le sue numerose agenzie, accaparra pure tutti i trasporti occasionali imponendo le sue tariffe.

Ma v'ha di più; la navigazione sovvenzionata non solo impedisce ad altri di fare, ma non può servir bene il pubblico, in parte perchè vincolata dagli obblighi dei capitolati, benchè per questi possano avvenire ed avvengano accomodamenti; ma soprattutto perchè è legge di

natura ormai manifestatasi per lunga esperienza, che la navigazione sovvenzionata esuberantemente pensi a trarre i propri guadagni non dal commercio marittimo, ma dall'erario dello Stato. E se tutta l'abilità, l'energia, l'oculatezza che è stata impiegata da mezzo secolo fino alle ultime convenzioni per ottenere remuneratori cambiamenti di orari e di linee, per ottenere il condono di multe meritate per mancanze ai capitolati, per ottenere un rinnovamento (e questo e soprattutto il punto più grave) un rinnovamento delle convenzioni con remunerazioni sempre maggiori, con la sterilizzazione di un numero sempre maggiore di linee mediante le sovvenzioni a maggior lucro del concessionario si fosse fatto per la marina libera, o signori, noi in questo momento avremmo la prima marina mercantile del mondo!

Citerò un solo esempio della invadenza delle sovvenzioni. Nelle convenzioni passate, quando la nostra rete ferroviaria era ancora assai incompleta, una clausola del capitolato sopprimeva la sovvenzione alle linee costiere tutte le volte che le città unite da queste linee venissero ad essere unite da una linea ferroviaria.

Clausola equa e ragionevole; possibile allora perchè non era ancora giunta a perfezione l'arte dei monopolizzatori della navigazione sovvenzionata. Alle ultime convenzioni, la nostra rete ferroviaria costiera era compiuta, non vi erano quasi più o più affatto le linee di navigazione costiere sovvenzionate: si è sovvenzionato il cabotaggio sotto forma di linee di radunata di merci, mi pare che così le chiamino. Notate che se vi è un commercio marittimo nel quale la navigazione libera possa più facilmente formarsi, come molto spesso si forma da principi modesti e che poi grado a grado con guadagni si aumentano, è appunto la navigazione di cabotaggio.

Il fatto è che dopo oltre mezzo secolo, dopo 800 milioni (questa cifra l'ho trovata nel bel l'articolo pubblicato nella *Nuova Antologia* di ottobre dal collega Maggiorino Ferraris) spesi in sovvenzioni, in sussidi, noi ci troviamo senza marina mercantile. Questa è la conclusione alla quale giunge il collega Ferraris nel suo bel l'articolo fortemente pensato e frutto di studio coscienzioso. E di quell'articolo voglio citare il seguente periodo: «una marina non redditizia che non vive di trasporti e di noli, ma di sus-

sidi e di premi, non è ricchezza, non è forza, è povertà e debolezza nazionale».

Ora, o signori, in forma lapidaria questa frase riassume il mio discorso: ed è proprio così.

Nell'articolo dell'onorevole Maggiorino Ferraris io consento in parte. Dissento da lui su due punti principalmente (tralascio alcune divergenze in particolari accessori).

Non posso consentire coll'amico Ferraris quando egli approva la costituzione dell'istituto di credito che ha dato motivo alla mia interpellanza e di altri analoghi che siano creati da imprese di navigazione. (Faccio astrazione dagli Istituti di credito mutuo che forse si potrebbero meglio chiamare di mutua garanzia). E non posso consentire con lui, oltre che per i motivi che ho già esposti, anche per un motivo giuridico.

In simili Istituti di credito, vengono confuse due opposte personalità, quella del creditore e quella del debitore. I capitali prelevati dal risparmio pubblico da una impresa di navigazione sotto veste di istituto di credito, saranno per regola, presi a prestito dalla impresa stessa sotto nome proprio o di imprese filiali. Così, l'azionista, in apparenza comproprietario dell'istituto di credito, sarà in realtà creditore dell'impresa di navigazione. Il portatore di obbligazioni dell'istituto di credito, invece della duplice garanzia dell'istituto stesso, gestore di capitali affidatigli e delle aziende debentriche sorvegliate dall'istituto creditore, avrà di fronte a sé questo Giano bifronte, creditore per un verso, debitore per l'altro. Peggior ancora sarà la condizione del portatore di cartelle navali se queste saranno istituite e la loro emissione concessa a simili ibridi istituti. Insomma, saranno sconvolte tutte le norme fondamentali del nostro diritto che regolano la relazione fra debitori e creditori, di fronte ai creditori che fra tutti sono meno informati e meno armati per la difesa: i portatori di titoli di Società anonime.

Ch'io sappia, la giurisprudenza non ha mai avuto occasione di pronunziarsi intorno alla legittimità dell'ente giuridicamente ibrido introdotto nella nostra vita economica dal nuovo istituto di credito navale. Dubito che le nostre Corti di giustizia siano per ammetterlo qualora vengano chiamate a decidere sulla sua compatibilità od incompatibilità con i principi del

nostro diritto civile. Ed auguro che la incompatibilità sia sancita da una legge, non innovatrice, ma dichiarativa dei concetti sui quali si fonda il nostro Codice civile.

Non posso dunque consentire col collega Maggiorino Ferraris sopra questo argomento il quale per altro non è parte essenziale del suo concetto e può essere eliminato dal suo articolo senza turbarne l'economia.

In un altro punto differisco da lui, ma, credo, più in apparenza che in realtà, giacché siamo d'accordo sulla premessa che è la disapprovazione della navigazione sovvenzionata o meglio la constatazione dei danni che essa produce.

L'onor. Maggiorino Ferraris propone un sistema di credito navale seriamente, profondamente studiato come tutte le cose che escono dal suo ingegno. Io ritengo che il credito navale, come qualunque altro vantaggio (a mo' d'esempio, le agevolazioni fiscali che sono quelle che realmente possono giovare alla marina mercantile e cui ha già provveduto almeno temporaneamente il Governo con speciale decreto luogotenenziale), non potrà giovare al nostro commercio marittimo libero finché esisterà il monopolio della navigazione sovvenzionata. Anzi, qualunque vantaggio si voglia recare a tale commercio, per forza di gravità andrà sempre ad avvantaggiare il commercio marittimo sovvenzionato, privilegiato. E ne do subito un esempio: il decreto recentemente promulgato col quale si mettono a disposizione del nostro commercio marittimo 50 milioni per mezzo degli Istituti di emissione. Bisogna dire però che questo decreto impone tali modalità alla concessione dei prestiti da renderli in pratica quasi inattuabili.

Nel suo articolo, tante volte citato, l'onorevole Maggiorino Ferraris quasi con spirito profetico prevedeva queste limitazioni, queste modalità e le deprecava. Esse sono due: la brevità della scadenza, la misura del credito, che è insufficiente, perché è limitata alla metà del valore della nave da costruirsi. Ora io chiedo: chi potrà approfittare di un simile credito? Non certo un armatore in condizioni ordinarie, e lo dimostra l'onor. Ferraris nel suo articolo con efficacia singolare. Potrà approfittarne soltanto un organismo industriale il quale per riserve proprie, possieda l'altra metà del capitale necessario alla costruzione della nave; ed inoltre

sia certo di poter rimborsare entro il termine di quattro anni imposto dal decreto la metà presa a prestito, perchè già possiede una numerosa flotta che gli consente larghi guadagni assicurati con i presenti noli altissimi, e possa inoltre far conto sull'appoggio di un potente Istituto di credito qualora quei guadagni non siano per bastare.

Ora chi è che risponde in Italia a questa condizione di cose? È precisamente il gruppo d'impresе di navigazione che ha fondato l'Istituto di credito navale e nessun altro. Per cui i cinquanta milioni di credito offerto dal decreto luogotenenziale al commercio marittimo, o non serviranno a nessuno o andranno a vantaggio di questo gruppo.

Ma tralasciamo pur questo caso speciale. Supponiamo che il credito sia offerto agli armatori a condizioni eque, quali le richiede l'onorevole Ferraris, supponiamo un credito accessibile a tutti. Quale armatore vorrà affrontare i rischi di costruire una nave con capitale preso a prestito quando tutto il campo della navigazione remuneratrice più accessibile all'armatore italiano è accaparrato, o dalla navigazione sovvenzionata, o dalla *trust* capitanata dalla Navigazione generale, il quale, con la creazione dell'Istituto di credito navale si è impadronito dell'intero campo lasciato libero dalla navigazione sovvenzionata? Dove dovranno andare a cercar noli le navi costruite mercè il costituendo credito navale indipendente dal *trust* ora rammentato? Nel commercio fra l'Australia e la Nuova Zelanda? O fra il Capo di Buona Speranza e il Cile?

No, malgrado il credito invocato, la nostra marina mercantile libera rimarrà una quantità trascurabile di poche centinaia di migliaia di tonnellate quale è adesso.

Dunque il fornire il credito navale anche alle condizioni più favorevoli al commercio marittimo libero, finchè esiste la navigazione sovvenzionata colle modalità, nella forma e nella misura in cui esiste in Italia, è regalare un bel paio di scarpe da passeggio ad un uomo a cui sono state tagliate le gambe: egli le venderà al primo che incontra ed il primo che incontrerà sarà la navigazione privilegiata.

La soluzione del problema è una sola, quella che mi sono permesso di suggerire in quest'aula con un'interruzione alcuni mesi fa ed alla quale

il Presidente del Consiglio, che avrei molto desiderato di vedere presente, ha consentito: la soppressione della navigazione sovvenzionata e la sua sostituzione con sovvenzioni o, per esser più precisi, con indennità alle linee postali realmente necessarie, che non sono molte. Ed il momento è forse favorevole: vi sono, è vero, contratti in corso; ma, ed anche questa considerazione la devo all'amico senatore Maggiorino Ferraris, nelle condizioni attuali, colla riduzione del tonnellaggio dovuta alle cause ben note a tutti, coll'altezza dei noli, col gran tornaconto che si ha ad esercitare il commercio marittimo libero mediante qualunque tipo di nave, io credo che sarebbe facile concordare la rescissione amichevole delle convenzioni con le Compagnie sovvenzionate.

ARLOTTA, *ministro dei trasporti marittimi e ferroviari, (interrompendo)*. Accetterebbero subito!

FRANCHETTI. Ed allora entri subito in trattative con esse. Lo so anche io che accetterebbero, e la sua interruzione non potrebbe essere più opportuna. Approfitti subito, poichè, veda onorevole ministro, un'altra cagione che ha finora favorito l'abuso delle sovvenzioni è stata l'agitazione, non sempre spontanea, delle opinioni pubbliche locali degli interessi locali che si credevano offesi. Ma in questo momento, da un lato l'opinione pubblica del paese si è risvegliata di fronte alle schiavitù marinara verso l'estero, che ci costa le centinaia di milioni di noli che noi paghiamo all'Inghilterra; dall'altro lato, mancano gli interessati ad eccitare artificialmente le opinioni pubbliche locali.

Quel ministro che riuscisse a ridurre (non parlo di sopprimere) le sovvenzioni alla misura equa, giusta, compatibile con gli interessi generali, lascerebbe un nome nella storia d'Italia... a condizione, però, di non rinnovarle a guerra finita.

Mi sia concesso aggiungere altre poche parole, intorno ad una questione di politica interna generale. Il regime di monopolio che ha atrofizzato la nostra marina mercantile non è un fatto isolato nella nostra vita nazionale. Altre organizzazioni monopolizzatrici e parassitarie paralizzano in gran parte (fortunatamente non tutto) lo svolgimento economico del paese e sanno imporsi perfino al Governo.

Ho parlato adesso dell'organizzazione della marina mercantile che è una delle più carat-

teristiche; potremo parlare di altre organizzazioni parassitarie che consumano improduttivamente il già troppo scarso capitale circolante del paese, e potremo illustrare l'opera loro e i suoi effetti quando discuteremo dell'Acquedotto Pugliese (se ne discuteremo mai), del Palazzo di Giustizia... di centinaia di casi simili meno importanti uno per uno, ma che nel loro complesso consumano improduttivamente una somma di ricchezza nazionale enorme in opere inutili o totalmente, o parzialmente perché inutilmente fastose od eseguite così male che bisogna pagarle una seconda volta per rifarle. Vedo presente l'onorevole ministro dei lavori pubblici che lotta coraggiosamente ed onestamente contro questa invasione d'interessi illegittimi e gli mando con tutto il cuore i miei auguri del completo trionfo ch'egli merita. Ma non basta il trionfo temporaneo che sarà dovuto ad un ministro giovane intelligente ed energico quale l'onor. Bonomi; bisogna mutar d'indirizzo, anche per l'avvenire, giacché, o signori, il nostro paese, dopo la guerra, proverà assai più duramente che non li sentisse prima, gli effetti della prevalenza di quella oligarchia parassitaria e monopolizzatrice che si impone al Governo e al Paese.

Nulla giustifi la supposizione che in Italia la potenza riproduttrice della ricchezza uscirà diminuita dalla guerra; è anzi da supporre che, per quanto riguarda le industrie, sopravviverà alla guerra una maggiore attitudine alla produzione. Però, le mutate condizioni richiederanno una produzione assai più intensa di prima.

Dalle rendite di privati dovrà prelevarsi annualmente sotto forma di imposte, l'ammontare delle pensioni di guerra e gli interessi dell'ognor crescente debito pubblico.

Il paese dovrà pagare all'estero i miliardi dovuti per forniture di guerra importate e per noli marittimi. E di fronte a questi enormi prelevamenti nuovi, le entrate nazionali saranno diminuite di una parte di quel miliardo circa che gli portavano annualmente dall'estero gli emigranti e i forestieri.

Quel miliardo compensava il disavanzo che, anche prima della guerra, si verificava fra le importazioni e le esportazioni. Disavanzo dovuto alla eccessiva lentezza del progresso economico nazionale, e questa lentezza era cagionata appunto dal predominio degli organismi

monopolizzatori e parassitari ai quali accennavo ora.

Onde ci troviamo di fronte al seguente dilemma: O la produzione della ricchezza farà un potente balzo innanzi per bastar agli accresciuti prelevamenti, o mancheranno i mezzi per pagare all'estero le materie prime che dobbiamo importare e la produzione della ricchezza nazionale farà un grave balzo indietro dovuto, non direttamente alla guerra, ma alla nostra impotenza di fronteggiare i nuovi bisogni ch'essa avrà generati. E sarà cagione di questa impotenza la nostra incapacità di liberarci dai parassiti che paralizzano la nostra potenza produttiva; incapacità che prima della guerra era cagione di mediocrità nel nostro progresso economico, ma dopo la guerra, sarà cagione di miseria. E la miseria genera malcontento popolare; e il malcontento popolare sarà, dopo la guerra, cosa ben diversa da quello che fosse prima.

Signori, non dimentichiamo che il popolo romano tornato dalle guerre, non ottenendo quella parte del benessere generale che gli spettava, si ritirò sul Monte Sacro. Adesso, il popolo manderà noi sul Monte Sacro, e dove sarà questo Monte Sacro, io non so.

Non voglio trattenermi più lungamente il Senato. Mi sia concessa una ultima osservazione: gli interessi monopolizzatori e parassiti che combatto sono illegittimi e nocivi in quanto invadono il campo legittimo delle attività e delle iniziative altrui e le paralizzano. Ma, costretti entro i confini delle proprie attività industriali e commerciali, sono utili, sono necessari allo svolgimento economico del paese. Il Governo che saprà costringerli entro quei giusti confini farà opera conservatrice nel più alto senso della parola ed avrà bene meritato dalla Patria. (*Approvazioni. Congratulazioni.*)

ARLOTTA, *ministro dei trasporti marittimi e ferroviari.* Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ARLOTTA, *ministro dei trasporti marittimi e ferroviari.* Onorevoli senatori, e più specialmente onor. Franchetti: quando io lessi per la prima volta il testo della sua interpellanza, con la quale ella desiderava di conoscere i motivi in base ai quali il ministro dei trasporti — cioè io — ha incoraggiato la creazione di un Istituto di credito navale per parte di imprese di na-

vigione interessate a non sovvenire possibili concorrenti », la risposta che mi venne spontanea alla mente fu di una estrema semplicità. Si rassicuri l'onor. Franchetti, perchè il fatto è inesistente. Infatti nel suo discorso egli non ha potuto citare alcun altro incoraggiamento fuorchè un telegramma di risposta a quello col quale mi si annunciava un fatto già compiuto: - la costituzione della Società, - vale a dire uno di quegli atti di cortesia che non si rifiutano ad alcuno. Ma con questo io non intendo punto di svalutare il significato del fatto stesso, ovvero di diminuire quel senso di compiacimento che io realmente provai, quando vidi che, a breve distanza dal mio arrivo al potere, con la creazione del nuovo Ministero dei trasporti marittimi e ferroviari, già si notava un salutare risveglio d'energia in paese, senza che nulla fosse chiesto al Governo e nulla dal Governo accordato.

L'onorevole Franchetti ha citato or ora l'articolo 3 dello statuto costitutivo del nuovo ente di credito *marittimo*: si tenga ben presente questa parola per distinguerlo dal credito navale di cui parleremo fra poco. Ora questo nuovo ente, sorto per iniziativa e col concorso di capitali di Società già esistenti e, precisamente, della Navigazione Generale Italiana per venti milioni di lire, delle Società « La Veloce », « Lloyd Italiano » e « Italia », ciascuna per dieci milioni di lire, veniva a mettere insieme un capitale che per ora è di cinquanta milioni di lire, salvo ad essere accresciuto a cento milioni ed a salire ancora avvalendosi delle disposizioni del nostro Codice di commercio che danno facoltà di emettere tante obbligazioni per somma eguale a quella del capitale azionario.

Ora onorevole Franchetti, ella mi pare che abbia perduto di vista un fatto inoppugnabile, qual'è quello che nessun Governo al mondo avrebbe potuto impedire a privati cittadini o a società legalmente costituite, di agire entro i limiti prescritti dal Codice.....

FRANCHETTI. Non ho mai detto che lo dovesse impedire.

ARLOTTA, *ministro dei trasporti marittimi e ferroviari*. Non era in facoltà del Governo d'impedirlo.

FRANCHETTI. Siamo perfettamente d'accordo.

ARLOTTA, *ministro dei trasporti marittimi e ferroviari*. E se questo non poteva fare il Governo, non gli restava che prendere atto del fatto già avvenuto.

Ma è questo un fatto dannoso? O è un fatto che può avere, o, piuttosto, che racchiude in sé, dei vantaggi più che probabili? Io prego il Senato di voler considerare quali fossero e siano tuttora le condizioni della nostra marina mercantile. Purtroppo, signori, condizioni deplorevolissime e generalmente deperate. Pur troppo un' impressionante inferiorità di naviglio da carico e da trasporti in genere rispetto alle più elementari necessità. E qui è bene di riflettere la profonda differenza che esiste tra naviglio puramente da carico e naviglio da passeggeri, del quale è costituito nella quasi totalità quello delle linee sovvenzionate.

La nostra marina mercantile, dicevo, in fatto di naviglio puramente da carico e di trasporto di mercanzie, aveva ed ha disgraziatamente una inferiorità marcata di fronte a qualunque altro paese marittimo d'Europa e, mi duole il dirlo ma così è, proporzionalmente anche di fronte alla stessa Grecia.

Ora questa verità, che deve pesare come un rimorso sull'Italia contemporanea, è bene che noi ce la ripetiamo in quest'ora solenne che molte cose ha messo a nudo e molte verità ci insegna. Questo angoscioso stato di fatto si era venuto imponendo alle menti più elette dei due rami del Parlamento ed, in genere, a quanti nel paese si facevano a considerare i maggiori problemi della nostra esistenza nazionale.

Io ricorderò così, di volo, che, da Giovanni Bettolo a Paolo Boselli, a Maggiorino Ferraris, illustre e degno successore di Bettolo nella presidenza della Lega Navale Italiana, tutti si preoccupavano di questo stato di cose, ed un Comitato parlamentare, composto di senatori e deputati, proprio nello scorcio dell'ultima Sessione, si occupava alacramente a studiare i mezzi coi quali vi si potesse mettere almeno in parte riparo.

Io non vorrei citare me stesso, poichè mi considero poca cosa perchè le mie opinioni possono avere un valore; ma, soltanto per mettere bene in chiaro i miei intendimenti, ricorderò un ordine del giorno che ebbi l'onore di proporre nel Consiglio Superiore della marina mercan-

tile, prima ancora di essere ministro e che fu allora votato all'unanimità, riportando anche il voto del nostro illustre presidente, Paolo Bosselli.

Ora, sorvolando sui considerando intorno all'urgente necessità di un incremento immediato della nostra marina mercantile e di un incremento futuro tale da arrivare ad avere un milione di tonnellate di stazza lorda, dicevo in quell'ordine del giorno precisamente così: « Il Consiglio fa voti che si metta subito allo studio un congegno, mercè il quale sia consentito agli armatori di procurarsi capitali a basso saggio, ad un interesse dal 2 al 3 per cento, garantito sul costo della nave e ciò, o mediante l'azione diretta dello Stato o con quella intermedia di uno speciale Istituto e in ogni caso con l'emissione di titoli ipotecari navali che meritino la fiducia del pubblico, ecc. ».

Quindi mi facevo appunto a consigliare uno speciale Istituto, creato sotto l'egida dello Stato, che potesse emettere titoli di credito navale, cioè a dire cartelle di credito navale, che, per il largo favore del pubblico potessero fornire i capitali necessari alla costruzione di una grande marina mercantile.

Ma, o signori, queste sono idee divise da molti e caldeggiate nell'articolo così giustamente lodato dal senatore Franchetti, del nostro egregio Maggiore Ferraris; però sono idee, per così dire, a lunga scadenza, cioè per il dopo guerra, perchè ben facilmente vi renderete conto se sia possibile ora, che il credito pubblico è incalzato da tutte le parti e, diciamo pure, deve servire, quasi esclusivamente ai primi bisogni dello Stato, se sia possibile in questo momento di pensare alla creazione di un vero e proprio Istituto di credito navale che, possa, su larga scala, emettere cartelle e farle assorbire dal pubblico. Ciò non è assolutamente possibile.

Ed allora bisogna ricorrere agli espedienti: bisogna ricorrere a quel mezzo che ci dia una speranza, una possibilità che, anche durante lo stato di guerra, il nostro naviglio mercantile da carico possa essere aumentato. Ed a questo scopo furono rivolte tutte le cure del nuovo Ministero. Fin dal giorno dell'insediamento, noi ci rendemmo e ci rendiamo conto più che mai della necessità di sopperire in qualche modo a questa deficienza di tonnellaggio. Ora, per sopperirvi non ci sono che due

mezzi, uno immediato, agevolando gli acquisti di piroscafi esteri da trasferire alla bandiera italiana; l'altro, un poco più lento, ma non meno necessario, di incoraggiare i nostri cantieri alla costruzione del maggior numero possibile di queste navi da carico. A raggiungere questi due scopi noi emettemmo il decreto del 10 agosto 1916, nel quale sono riassunte molte delle cose chieste e desiderate: esenzione da tasse sotto tutte le forme, esenzione da dazi di confine sui materiali di costruzione, esenzione dalle requisizioni per un anno, premi di costruzione. Questo decreto, possiamo dirlo con piena coscienza, ebbe il plauso ed incontrò il favore di tutti i ceti che all'industria navale s'interessano e ad esso non mancò neppure quello dell'onorevole Franchetti.

Ma si affacciò subito un dubbio: si troveranno i danari necessari ad eseguire queste costruzioni, specialmente in un momento nel quale, pel rincaro straordinario dei materiali metallici, ogni piroscafo importa una cifra a dir poco quintupla di quella che poteva costare prima della guerra? Infatti, o signori, noi siamo a questo punto, che un piroscafo il quale prima della guerra costava meno di 200 lire per tonnellata lorda di stazza, oggi invece ne costa da 1000 a 1200 lire. Se si riesce ad ottenere i materiali da costruzione (e non vi dirò che lavoro si è dovuto fare per poterne assicurare almeno una parte), il costo potrà scendere di qualche cosa, ma si aggirerà sempre fra le 700 e le 800 lire, cioè a quattro volte di più di ciò che costava prima. Era quindi necessario far presto per mettere questi costruttori nella condizione di procurarsi i mezzi necessari per una spesa così ingente e nello stesso tempo guardare con occhio benevolo qualsiasi iniziativa privata che più o meno tendesse a questo scopo.

Indipendentemente dall'Istituto di credito marittimo, del quale si occupa l'interpellanza dell'onor. senatore Franchetti, noi preparammo subito il decreto per il credito navale, e, nell'impossibilità, come dicevo poc'anzi, di fondare un vero e proprio e definitivo istituto di credito navale, dovevamo trovare un organismo che potesse esercitare la sua azione ugualmente e senza preferenza di sorta in tutto lo Stato, verso tutti coloro che ad esso facessero appello. A raggiungere lo scopo desiderato non credo

che esista in paese nulla di meglio del Consorzio degli istituti di emissione, delle casse di risparmio, di qualche altro istituto di primaria importanza, come il Monte dei Paschi di Siena: Consorzio che agisce sotto la presidenza del direttore generale della Banca d'Italia, e cito a lode il nome dello Stringher che ha patrocinato con molta buona volontà, con molto patriottismo questo nuovo e non lieve carico da intraprendere. Abbiamo facilitato con tutti i mezzi possibili ed immaginabili, non dico la costituzione, ma l'adattamento di questo consorzio, nato per scontare cambiali e titoli di società e di banche, alle operazioni del Credito navale, ed a questo istituto abbiamo dato le massime facilitazioni possibili, come esoneri di molte tasse di registro e di altro genere e gli abbiamo dato specialmente una facilitazione considerevole, che è riuscita anche ostica alquanto all'Istituto di credito marittimo — quello del quale ha parlato il senatore Franchetti — gli abbiamo accordato cioè il privilegio sulla nave costruita non solo, ma anche sopra i materiali in corso di costruzione. Quindi il consorzio delle banche, autorizzato a fare operazioni di credito navale, gode di questo beneficio immenso, cioè a dire di poter iscrivere il proprio credito sulla nave costruita e di poterlo esercitare anche sui materiali di costruzione, mentre l'altra, che è un'intrapresa privata, di carattere cioè non pubblico o almeno non generale, non gode per ora di questo beneficio così grande, così importante, sul quale non ho bisogno di spendere molte altre parole.

Verranno le costruzioni navali in queste condizioni, o non verranno? Ebbene, signori, io non vi posso tacere che una delle principali fatiche del nuovo Ministero dei trasporti è stata appunto quella di procurare i materiali metallici per la costruzione di questi piroscafi. La situazione mondiale dei metalli è tale che essi sono assorbiti quasi esclusivamente dal munizionamento degli eserciti combattenti per la fabbricazione dei proiettili e del materiale di artiglieria ed anche dalle costruzioni navali dei paesi che, avendo la fortuna di avere i metalli in casa propria come l'Inghilterra e l'America, non hanno bisogno di andarli a cercare così lontano. Ma un risultato l'abbiamo, dopo molte trattative, ottenute e lo dobbiamo alla buona volontà che il Governo alleato inglese ha messo

nel favorire questa nostra aspirazione: noi abbiamo potuto ottenere 40,000 tonnellate di acciaio. Nello stesso tempo abbiamo chiamato a raccolta tutti gli armatori ed i costruttori italiani senza chiedere la loro fede di nascita o di battesimo, e questi sono accorsi volentieri al nostro appello, ed io sono lieto qui di rendere un omaggio alle loro favorevoli disposizioni perchè non ritengo che in queste condizioni così difficili essi siano stati mossi da desideri di lucro. Fortunato oggidì l'armatore che possiede una nave già fatta e che può farla navigare; molto fortunato, poichè realizza benefici addirittura fantastici; ma colui, che o la deve comprare o deve costruirla nel momento attuale, corre anche una grande alea perchè è evidente che l'alto prezzo del naviglio è determinato dall'altissimo costo dei noli e che, ove mai si dovessero abbassare i noli, anche il prezzo della nave dovrebbe discendere.

Ebbene i costruttori, venuti al nostro appello, si sono costituiti in Comitato, hanno nominato uno dei più valorosi industriali italiani a loro presidente, l'Odero, e, mettendo da parte molte vecchie differenze, molto spirito di concorrenza o di antagonismo industriale, hanno dichiarato che essi sono pronti ad impostare nei loro cantieri quel maggiore numero di piroscafi che sarà possibile, e che io voglio augurarmi possa raggiungere le cento mila tonnellate.

Non è una gran cifra, di fronte al milione auspicato; ma sarà sempre qualche cosa per colmare in parte i vuoti dolorosissimi che la guerra navale viene facendo nel nostro naviglio.

E, per tornare all'Istituto di credito marittimo che ha formato oggetto della interpellanza dell'onor. Franchetti, io osservo che questo Istituto non ha per oggetto unicamente e semplicemente di esercitare il credito navale, ma si propone anche un complesso di operazioni specificate nel suo statuto (che non rileggo, perchè prima di me le ha lette l'onor. Franchetti), le quali possono estendersi a tanti rami di attività, tutti consentiti dalla legge e che noi non abbiamo nè facoltà, nè volontà d'intralciare, poichè qualunque aiuto, qualunque soccorso, in qualunque forma dato, bisogna accettarlo.

E, mi perdoni l'on. Franchetti se gli dico che qualora oggi, per dannata ipotesi, dovessero venire anche dei denari tedeschi per la costru-

zione di navi italiane, nel momento attuale, nel bisogno stringente che c'è, anche questo denaro bisognerebbe lasciarlo passare!

Ma non si turbi l'onor. Franchetti, perchè questo denaro non verrà. (*Harità*).

L'onorevole Franchetti desidera una legge che inibisca le operazioni di credito navale a società private.

Qui c'è il mio autorevolissimo collega ministro di grazia e giustizia che potrebbe interloquire, ma io credo questa legge molto di là da venire. Anzi, a questo proposito, dichiaro che non ho su quest'argomento una opinione già fatta, ma tuttavia non esito a dichiarare che per istinto mi sento liberale anche in questo, anche in tema di credito, di espansione, di economia navale.

Non c'è che un punto dell'industria navale che l'onor. Franchetti ha deplorato e sul quale mi avvicino molto a lui, quello relativo alla questione delle sovvenzioni marittime. Su queste si è detto e si è scritto moltissimo, ma è una delle questioni rimaste insolute e che non è il momento oggi di risolvere, quando la sovvenzione è divenuta un onere così terribile per la società.

Dalla creazione del Regno d'Italia in poi, è proprio questo il momento in cui lo Stato trae un beneficio da tali sovvenzioni. E ciò è tanto chiaro che non ha bisogno di dimostrazione.

Perchè prima la sovvenzione forse che si è forse che non poteva bastare a pareggiare gli oneri imposti alle Società marittime; ma ora questi oneri sono smisuratamente aumentati per il costo dei carboni, che è salito anch'esso a prezzo inverosimili e per tante altre ragioni; le Società avrebbero un grande interesse ad essere messe in libertà, come si dice, e a poter servirsi dei loro piroscafi per tutt'altro scopo, anche ai noli di requisizione. Infatti con l'ultima domanda che hanno avanzato esse dicevano: voi vi servite dei nostri piroscafi ai noli del contratto di sovvenzione stabiliti prima della guerra, ma questa è una vera e propria ingiustizia, dateci almeno il nolo di requisizione. La questione sta passando da una avvocatura all'altra, e non è il momento questo di pronunciarsi: il fatto è che esse sarebbero felici di sciogliersi in questo momento dai contratti, quando con la piena disponibilità dei loro vapori potrebbero fare affari d'oro.

Quindi non è questo il momento per attuare simili proposte. Data la presente situazione noi crediamo che qualunque iniziativa nuova, da qualunque parte essa venga, debba essere vista favorevolmente, noi crediamo insomma che nulla giustifichi un'azione contraria, un'azione di opposizione...

FRANCHETTI. Non l'ho chiesta.

ARLOTTA, *ministro dei trasporti marittimi e ferroviari*... a questo gruppo che ha messo spontaneamente i suoi capitali, o almeno i suoi guadagni in comune per la creazione di un Istituto di credito marittimo. Lo stesso on. Maggiorino Ferraris, molte volte citato e sempre a ragione di lode in questa discussione, nel suo magistrale articolo ammetteva benissimo che fra i vari modi di esplicare il credito navale, o il credito marittimo, vi possa essere quello di una Società privata per azioni che voglia dedicarsi a questo genere di operazioni.

Spero che queste mie spiegazioni abbiano potuto persuadere il Senato e, specialmente, l'onorevole interpellante senatore Franchetti, il quale sa quale stima io abbia per il suo ingegno, e più ancora per il suo carattere adamantino, che, da parte del Governo, si è fatto quello che si poteva di meglio. Non si è cercata la bontà assoluta che è difficile raggiungere sempre e che è impossibile ottenere in tempo di guerra, ma si è fatto il meglio per favorire lo sviluppo delle nostre industrie navali che hanno urgentissimo bisogno, non solo di risorgere, ma di essere addirittura create. (*Approvazioni*).

DELLA TORRE. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DELLA TORRE. Ho domandato la parola dopo le esaurienti spiegazioni dell'onorevole ministro, perchè mi sembra che egli abbia dimenticato di rispondere a quello che era l'argomento principe delle considerazioni presentate dall'egregio collega onor. Franchetti.

L'argomento che l'onor. Franchetti ha prospettato innanzi al Senato, e che ha una grande portata, è questo: esiste in Italia un accordo di compagnie di navigazione, un *trust*, come egli lo ha chiamato, di grandi compagnie che non vuol consentire che altre compagnie sorghano; e per raggiungere questo fine ebbe la felice trovata di costituire un Istituto di credito marittimo destinato appunto a togliere ogni

possibilità di esplicitarsi ad ogni altra iniziativa.

Questo grande *trust* di navigazione si è costituito sopra una base abbastanza facile - dice l'onor. Franchetti - quello dell'esercizio dei servizi sovvenzionati; da tale esercizio trae larga parte di utili ad impinguare i suoi bilanci ed a facilitare...

FRANCHETTI. Ma io non ho detto questo.

DELLA TORRE. ...Avrò forse mal compreso, ma effettivamente la situazione dall'onorevole Franchetti designata è questa.

Ora, come ha accennato ottimamente l'onorevole ministro, esistono due categorie di navigazione, quella che riflette i trasporti dei passeggeri e quella che riflette il trasporto delle merci: il che non impedisce che alcune linee compiano servizi cumulativi, ma la specializzazione nell'industria marittima si è determinata assegnando a speciali funzioni, speciali organismi.

Il progresso della marina, in tutti i paesi nei quali esso si è manifestato, è in parte dipeso da ciò.

Se da noi c'è stato uno sviluppo promettente, e si può dire, sotto certi rapporti, tale da poterne andare orgogliosi, fu appunto nella marina dei trasporti dei passeggeri, mentre lo sviluppo fu, nella marina da carico, assai minore. Quali le ragioni? L'onorevole Franchetti ne dà causa all'organismo delle sovvenzioni e delle linee sovvenzionate. In molta parte io sono d'accordo con lui, perchè mi sono trovato, per mala mia sorte, nella triste condizione di dover una volta trattare (io non era ancora senatore), uno di questi accordi che sembrava necessario, o per lo meno utile al Paese.

Confesso che non ho mai nascosto ad alcuno il mio dissenso, potrei dire il mio dolore, per la natura, per l'indole di tali trattative. L'organizzazione dei servizi sovvenzionati, anche per le così dette necessità parlamentari, per una visione necessariamente non completa della vastità del problema, è tale che le soluzioni ottenute in prosito non giovarono allo sviluppo dei servizi marittimi. Io ne convengo, ma aggiungo altresì che anche se per servizi sovvenzionati non si fossero seguiti progetti di legge che furono accolti, non si sarebbero per questo avuti nella nostra marina da carico progressi più notevoli. Vi sono delle ragioni più profonde. Ed è, io ritengo, una di queste la situa-

zione geografica dell'Italia, la quale offre al carico della propria marina soltanto i prodotti del proprio suolo e delle proprie industrie, in un mare che tutte le altre marine attraversano per congiungere il mare del Nord coll'estremo Oriente attraverso il canale di Suez.

La nostra marina si trova quindi in condizioni d'inferiorità di fronte alla concorrenza mondiale. Le altre marine caricano i prodotti dell'industria tedesca ed inglese, e devono attraversare il canale di Suez passano per il Mediterraneo dove l'Italia, molo magnifico, si dilunga, e dove possono offrire noli più miti di quelli dei nostri vapori, daccchè tali noli non rappresentano per le altre marine che un'aggiunta di beneficio, mentre per le nostre navi, che non hanno il vantaggio dei carichi fatti ad Amburgo, ad Anversa, o a Londra, i noli raccolti nei porti italiani costituiscono l'unica risorsa.

Esistono, dunque, della inferiorità lamentata, cause profonde. Oltre a che non si può affermare che lo sviluppo industriale d'Italia, per quanto ragguardevole, abbia raggiunto un progresso proporzionale a quello di altri paesi. Non saprei dire chi maggiormente sia di ciò responsabile. Fors'anco potrà esserlo la borghesia nostra che ha ancora l'anima timida della civiltà rurale. Potrà essere manchevolezza nella comprensione delle sue funzioni da parte dello Stato, che ha avuto sempre ogni tenerezza per quei temerari capitalisti che hanno investito i loro capitali in titoli di Stato o in imprese di carattere fondiario, trascurando spesso ed abbandonando coloro che ebbero il pessimo gusto d'iniziare dal nulla la loro fortuna, ed a forza di attività e di lavoro, dedicandosi alle industrie ed ai commerci, non poterono mai far calcolo, non dico sul favore, ma nemmeno sulle simpatie dell'opinione pubblica. Poichè, diciamo crudamente, troppo spesso le qualitative di commercianti e d'industriali sono considerate come sinonimi, non vorrei dire di disonesti, ma posso ben dire di parassiti dell'economia pubblica. (*Approva-zioni*).

Questa opinione diffusa costituisce uno dei pregiudizi più pericolosi e forma un ostacolo dei più gravi ad un intenso sviluppo industriale in generale, e quindi anche al progresso della nostra navigazione. (*Segni d'assenimento dell'onorevole Franchetti*).

Sono lieto che l'onor. Franchetti sia d'accordo con me, ed auguro che in avvenire una tendenza così dannosa sia per opera di tutti abbandonata, e confido che possano essere circondati dalla estimazione e dalla pubblica considerazione anche coloro i quali seppero dal nulla, con la loro attività e colla loro fede e colla loro onestà, dar vita alle industrie ed ai commerci che sono gloria del nostro Paese. Poiché possiamo sinceramente affermarlo che nè le industrie, nè i commerci riescono a coloro che hanno l'anima del piccolo furbo o di un mediocre furfante (*bravo*); le economie meglio sviluppate sono sempre il premio di una grande onestà. (*Bene*).

Ma una frase dell'onorevole Franchetti, voglia egli permetterlo, secondo me, è errata. Egli affermò che la Navigazione Generale ha il monopolio dei servizi sovvenzionati...

FRANCHETTI. Non l'ho mai detto.

DELLA TORRE. Mi pareva di aver inteso così. La Navigazione Generale esercitava in passato la navigazione libera e la sovvenzionata. Io ebbi parte in questa trasformazione, ma certo si è che da molti anni essa non esercita più che la navigazione libera. Esistono però delle società di navigazione sovvenzionate, e sono tre (la cosa mi è nota poiché anche di ciò ebbi il dovere di occuparmi): la « Sicilia », la quale ha i trasporti che partono dalla Sicilia verso la costa nord dell'Africa; la « Società dei servizi marittimi » che ha sede in Genova e che ha la più gran parte dei servizi sovvenzionati; e la terza, la « Società italiana » che parte da Venezia e che si propone di rappresentare l'organismo propulsore dell'attività marittima nell'Adriatico verso l'Oriente.

Ora, se ben ricordo, mi pare che il capitale complessivo di queste società, l'una dall'altra indipendenti per interessi e persone, sia di 33 milioni, e che in questi 33 milioni la Società Italiana entri per 10 milioni. Dunque 23 milioni sono assolutamente fuori dalla compagnia della Navigazione Generale.

Negli altri 10 milioni, non ricordo precisamente le cifre, ma credo che la Navigazione Italiana abbia una cointeressenza di due o tre milioni. Ed ebbe questa cointeressenza perchè, a quell'epoca, non si trovavano i capitali per costituire la società che doveva fare i servizi coll'Adriatico e con Alessandria d'Egitto; e

dovetti lottare non poco per indurre la Navigazione Generale ad interessarsi, sia pure limitatamente, in una compagnia sovvenzionata. Posso con tutta coscienza affermarlo, e potrei citare testimoni fra gli appartenenti a questo Consesso se potesse necessitare una conferma. Si dovette quindi ricorrere nuovamente alla Navigazione Generale Italiana, perchè come già dissi, il capitale italiano è timido, perchè esso trova che è mestiere assai più facile e tranquillo l'investirsi in titoli di rendita o nell'acquisto di fondi.

Pian piano, — ne ho incrollabile fede, — esso si trasformerà; lo imporranno la necessità dei tempi e della difesa della nostra stirpe; ed avremo allora una borghesia industriale forte, coraggiosa, che pagherà del suo, così come fruirà dei legittimi benefici; ma verrà così determinato un notevole progresso nella potenzialità economica, nello sviluppo della civiltà della Patria nostra. (*Bene*).

Quindi effettivamente il creduto rapporto tra le compagnie sovvenzionate e il *trust* delle compagnie di navigazione libera non esiste, e non esiste quindi quel terribile organismo unico e monopolista che mi pareva che l'onorevole Franchetti avesse raffigurato dinanzi a voi.

Non avendo così base questa, che mi era sembrata una delle più forti argomentazioni, credo che a ben poco si riduca il resto.

Effettivamente, quale è il dovere di ogni cittadino italiano in questi supremi momenti? quale il dovere di quanti non possono imbracciare un fucile? È quello di fare opera attiva, instancabile per contribuire, almeno modestamente, a quelle che sono le maggiori necessità della Nazione.

Ora i nostri industriali si sono coraggiosamente assoggettati a trasformare le loro officine; voi li avete colpiti con le tasse sopra gli extra-profitti, si vedrà a suo tempo con quali danni e vantaggi; ma è fuori di dubbio che ad essi va data lode, perchè essi hanno avute iniziative coraggiose, magnifiche.

Le Società di Navigazione che sentirono l'opportunità di una azione in favore del credito navale, che avevano delle disponibilità, delle riserve proprie, ebbero l'idea di creare questo Istituto di credito marittimo, e voi dite che questa fu un'idea infelice! Ma come! c'è ancora della gente presa dalla malaugurata passione

di fare qualche cosa che arrechi vantaggio al Paese!

Ebbene, io affermo senza esitazione di aver favorito questo progetto, perchè ho creduto che la creazione di un Istituto finanziario pel credito navale, non fosse opera malvagia, perchè effettivamente il programma di rinnovamento navale è nell'animo nostro, come in quello dell'onorevole Franchetti.

Forse, ripeto, si ebbe torto di aver presa una iniziativa, mentre è tanto più facile il non prenderne alcuna, ma che volete, onorevoli colleghi, io ed altri che come me pensavano, non abbiamo saputo correggerci da quel temibile pregiudizio che possa avere maggiore efficacia una modesta o piccola opera che non un bell'articolo di rivista o di giornale o un grande discorso.

Ma non si è detto soltanto che quest'opera meritasse biasimo, si è anche affermato che mal fecero coloro che si congratularono con chi ha avuta tale iniziativa. Ora, io che pur so di avere commesso un tanto errore, non mi sento davvero di dover chiederne venia a questo Alto Consesso!

Un Istituto creato recentemente, che si propone di fare il credito navale, e fare un insieme di altre operazioni dirette a favorire lo sviluppo della marina mercantile, può apparire pericoloso per il fatto di potere, anzi, fu detto, di dovere avversare il nascere, il crescere di concorrenti!

Ora, questa mi sembra una concezione un po' meschina. La vita della concorrenza e l'attività e il beneficio della concorrenza, debbono essere principalmente determinate (e questa purtroppo è talvolta la ragione d'inferiorità dei nostri commerci), dal perfezionamento della produzione, dalla conquista di nuovi mercati, di nuovi consumatori, non dallo strappare l'un l'altro la clientela. Questa è la concezione un po' rurale del mercato del villaggio.

Come si vuole che l'Italia si lanci con coraggio nella grande lotta della concorrenza mondiale, se si pensa che col dare i quattrini al concorrente si compromette il proprio commercio?

È d'uopo avere maggiore fiducia nelle nostre forze per non avere timore alcuno; non bisogna temere di aiutare i nostri concorrenti. Se Voi esaminate, fra altro, i Consigli di sconto degli Istituti d'emissione, potrete vedere come

essi siano composti da persone le quali pur esercitano vari traffici, compreso quello bancario; nè mai è venuto in mente ad alcuno che l'essero un concorrente nel Consiglio di sconto, potesse provocare il rifiuto del credito.

Non si può quindi affermare che il nuovo istituto, perchè fondato da una categoria di Società di Navigazione, rappresenti per questo la impossibilità ad altri navigatori di rivolgersi ad esso, ed io non solo in questa sede, ma anche in altra sede, ho detto, come l'onorevole ministro, « meglio che di simili istituti ve ne siano due, meglio ancora tre, invece di uno », e credo che a tutti debbono essere concesse le stesse facilitazioni.

Nel che sono persuaso consentirà l'onorevole ministro, consentirà l'onorevole Franchetti mosso nel suo dire da un solo pensiero, quello di veder crescere e fiorire la nostra marina.

Il senatore Franchetti, con elevata concezione del futuro, ha detto che noi dobbiamo prepararci nel giorno della pace ad insegnare al popolo nostro a produrre una ricchezza assai maggiore dell'attuale, ed io consento con lui, ed aggiungo che a ciò noi riusciremo tanto più facilmente, se avremo il coraggio di tendere a questo seriamente, senza dilungarci in chiacchiere od in critiche animate, bensì dalle migliori intenzioni, ma scarsamente produttive di buoni risultati. La Germania raggiunse un terribile sviluppo nella sua potenza economica mercè l'unanime accordo di tutte le classi, ed avrebbe potuto diventare veramente padrona del mondo, se non fosse stata colta dalla malvagia idea di scendere in guerra, per assicurarsi anche colla violenza il dominio di tutti i mercati. E noi, dopo questa guerra che sapremo vincere colle armi, cogli sforzi di tutto il popolo nostro, dovremo sapere imprimere alla nostra politica economica un indirizzo che non sia padrigno a quella gente che lavora con attività, con rettitudine, con idealità, e che ha il diritto, il sacrosanto diritto di essere, qualche volta almeno, tenuta in qualche considerazione. (*Applausi vivissimi e prolungati; molte congratulazioni.*)

FRANCHETTI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FRANCHETTI. Sono stato sfortunato. I due oratori che hanno parlato dopo di me, hanno per lo più risposto a supposti contraddittori non

esistenti in quest' Aula, ma quasi per nulla a quanto ho detto io.

All'onorevole ministro dei trasporti poco ho da dire. Il mio discorso e il suo sono stati due monologhi. Egli ha osservato che non poteva impedire la formazione di quel tale organismo, la cui opera io ho criticato. Non ho mai pensato di dire che l'onorevole ministro dovesse impedire la formazione di questo organismo. Ho solamente espresso il desiderio che non lo favorisse.

L'onorevole senatore della Torre ha creduto che io avessi detto che i guadagni delle compagnie sovvenzionate andassero a vantaggio della navigazione generale.

Non mi è mai venuto in mente di dire una cosa così inesatta. Tant'è vero che ho rammentato i contrasti d'interesse che esistono fra quelle compagnie di navigazione.

Riguardo a tutte le eloquentissime esposizioni che ha fatto l'on. Della Torre sulla necessità di lasciar libera l'azione a tutte le attività legittime, nessuno è più d'accordo con lui di me, ma nello stesso tempo confermo che quando organismi potenti e che potrebbero, esercitando la loro potenza, produrre maggior ricchezza a sé e al paese, la impiegano invece a riunire in sé, ad asservire delle forze che più produttive sarebbero se fossero lasciate libere; non fanno opera utile al Paese, e purtroppo confermo (mi si approvi o non mi si approvi) che l'economia d'Italia sta soffrendo perchè è in parte sterilizzata da una serie di organismi i quali più che guadagnare per sé e per il paese, impediscono alle iniziative libere di produrre. E questa è la cagione del marasma, che i due oratori hanno riconosciuto nella nostra industria di navigazione (sfido a negarlo) e che è manifesto in molte altre industrie e nel movimento generale economico del Paese.

Onorevole Della Torre, nella lode da lei fatta dell'attività di chi lavora in Italia nessuno consente più di me: ma appunto per amore di questo lavoro chiedo che i potenti, pure approfittando del vantaggio che hanno di occupare le maggiori posizioni, ne approfittino operando e guadagnando in modo che giovi parimente a loro ed alla cosa pubblica, ma non adoperino della loro potenza per ridurre altre forze più modeste alla impotenza.

Il meccanismo della distribuzione del capitale è diventato ora talmente proteiforme, talmente sottile mediante i congegni delle Società anonime, delle cointeressenze, che può, dai più forti o dai più scaltri, essere insinuato nel midollo delle iniziative più sane, più legittime, non per aiutarle, ma per porle nell'alternativa dell'asservimento o della morte per paralisi. L'onorevole Della Torre dice che il nuovo Istituto di credito navale non tende a fini siffatti. Egli dice che quell'Istituto, pur avendo interesse a non sovvenire possibili concorrenti, non ne avrà timore e fornirà loro ugualmente capitali.

Sarà benissimo, onorevole Della Torre; ma giustificare la fondazione di un organismo finanziario sopra la supposizione che i suoi amministratori il cui primo dovere è di far guadagnare, nei limiti dell'onestà, i loro azionisti, faranno invece cosa contraria agli interessi di questi azionisti; ma difendere il nuovo Istituto di credito navale promosso dalla Navigazione Generale con un simile argomento no, no, no.

Si può così strappare gli applausi di un'assemblea commossa, ma non siamo nel reale, ma non siamo nel vero.

Ella che è uno degli operai più diligenti ed efficaci della nostra attività economica, pur troppo scarsa, ella metta tutta la forza del suo ingegno e della sua esperienza in quegli affari (e la mette già, non dico che faccia altrimenti) in quegli affari in cui il guadagno dell'impresa alla quale si lavora è anche guadagno della nazione. È così che le nazioni prosperano.

Ella parlava della gelosia, dell'antipatia prevalente nel paese contro i grandi guadagni. Credo anch'io che quei sentimenti siano dannosi allo svolgimento economico di un paese; ma, ed in ciò che sto per dire, non alludo a lei, ella in tutto il suo discorso ha parlato come se io l'accusassi, ed io chiamo testimone il Senato dell'assoluta obiettività (*segni di assenso*), ma è un fatto molto anteriore all'inizio della sua attività industriale: è un fatto il quale data dalla nascita della Terza Italia, che, dato il bisogno del nuovo Stato di costituire in pochi anni tutto il suo impianto (il suo *outillage*, dicono i Francesi), la massima parte degli affari che si sono fatti in Italia per vari decenni dopo il 1860 erano in relazione con lo Stato, affari di forniture sotto qualunque forma. Ora ella

sa, onorevole Della Torre, che in questi affari con lo Stato purtroppo, non voglio entrare in particolari, lo Stato è la parte più debole, e molte fortune si sono fatte che erano fondate non sul lavoro utile ma molto più, come dire? sopra guadagni che non erano giustificati dall'opera compiuta e dalle spese incontrate. Quindi la nazione, trovandosi di fronte a quella serie di fatti che si sono prodotti e riprodotti, e si riproducono ancora, ha detto: ma non c'è che un modo per guadagnare denari, è quello di raspare il bilancio dello Stato: e la nazione si è messa nello stato di animo che ella giustamente rimprovera, e che io non giustifico, ma spiego.

E questo stato di cose mi tormenta, non da oggi: tutta la mia carriera politica è stata una lotta contro questi abusi a danno della fortuna pubblica ed a vantaggio di pochi; una lotta per riuscire a dare a questo Stato enorme, roso da tutte le parti, qualche arma per difendersi e non ci sono riuscito; ed allora non mi rimproveri, onorevole Della Torre (*il senatore Della Torre fa segni di disdegno*), quando, vedendo una impresa nella quale l'interesse degli azionisti è, mi permetta di dirlo (e lo ripeto non per farle un rimprovero, ma perchè è così), è in disaccordo con l'interesse generale, poichè quegli azionisti hanno interesse a creare un *trust*, mi permetta di esprimere il parere che gli amministratori di questo ente, invece di mettersi nella necessità di contrastare l'interesse dei loro azionisti per rispondere ad un alto ideale d'interesse del pubblico, farebbero forse meglio di prendere una via più piana per conciliare gli uni e l'altro rinunziando alla fondazione dell'Istituto di credito navale, dedicandosi invece alla costruzione di un maggior numero di nuove navi da passeggeri, o da carico, o miste, secondo il bisogno, e al loro esercizio e lasciando esercitare il credito navale agli istituti che avranno l'esercizio del credito navale per unico oggetto.

DELLA TORRE. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DELLA TORRE. Mi duole di dover tediare il Senato, ma si tratta di una piccola spiegazione che mi permetto di aggiungere a proposito delle specializzazioni dei trasporti.

Quelle società che sono specializzate nei trasporti nelle grandi linee transoceaniche, sono le

meno atte ad esercitare la marina libera da carico di cui tutti sentiamo il bisogno; è quindi nell'interesse delle compagnie transoceaniche che sorgano delle nuove società, che aumentino i privati armatori, che si sviluppino la marina da carico.

In tutti i paesi del mondo - ripeto - le organizzazioni che esercitano vapori da carico sono organismi diversi da quelli che esercitano trasporti per passeggeri, tranne poche eccezioni.

Io credo che anche in Italia questa specializzazione di funzioni debba essere favorita; ecco perchè ritengo che tutte le iniziative destinate ad aiutare simile specializzazione, portino veramente un utile contributo al progresso delle industrie marine.

L'onorevole Franchetti suggerì di destinare i denari versati all'Istituto di credito marittimo alla costruzione di navi da carico. La Navigazione Generale ha già costruito potenti *cargo boats* per proprio uso. Ma essa non è l'organismo a ciò più adatto, e non può e non deve fare, come si vuol dire, tutti i mestieri, chè ciò darebbe nuove ragioni di deprecare il monopolio; e nell'ambito dei transatlantici, essa ebbe il coraggio di destinare oltre quaranta milioni alla costruzione di nuovi potenti transatlantici.

Essa dunque non venne meno al proprio compito anche nel campo delle nuove costruzioni, ma assolse intero il suo ufficio quando si propose di aiutare lo sviluppo della navigazione da carico coi mezzi che aveva disponibili. Ma di questi e di altri argomenti marinari spero mi sarà consentito di parlare in altra occasione.

PRESIDENTE. Non facendosi proposte, dichiaro esaurita l'interpellanza dell'onorevole Franchetti.

Chiusura di votazione.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la votazione; prego i signori senatori, segretari, di procedere allo spoglio delle urne.

(I senatori, segretari, fanno la numerazione dei voti).

Hanno preso parte alla votazione i senatori:

Agnetti, Amero D'Aste, Annaratone.

Barbieri, Barinetti, Bava-Beccaris, Beltrami, Beneventano, Bensa, Bergamasco, Bertetti, Bet-

toni, Blaserna, Boito, Bollati, Bonasi, Bonin, Botterini, Brandolin.

Casalini, Cassis, Castiglioni, Cataldi, Cavasola, Cefaly, Chimirri, Clemente, Cocchia, Coffari, Colleoni, Corsi, Cruciani-Alibrandi.

Dalla Vedova, Dallolio, D'Ayala Valva, De Blasio, De Cupis, De Lardere, Del Carretto, Della Torre, De Novellis, De Petra, De Riseis, Di Brazza, Di Brocchetti, Di Camporeale, Di Collobiano, Diena, Dini, Di Prampero, Di Teranova, Dorigo, Durante.

Fabrizi, Facheris, Fano, Ferraris Maggiolino, Fill Astolfone, Filomusi Guelfi, Foà, Frascara. Garavetti, Greppi Emanuele, Gualterio, Guidi. Lanciani, Leris, Levi Ulderico, Lojodice, Lucchini, Luciani.

Majnoni D'Intignano, Malaspina, Malvano, Malvezzi, Manassei, Mangiagalli, Mangili, Marchiafava, Marconi, Mariotti, Martinelli, Martinez, Massarucci, Mazzoni, Mele, Morra.

Pasolini, Passerini Angelo, Pedotti, Pellerano, Perla, Petrella, Pigorini, Pincherle, Pini, Pirelli, Podestà.

Reynaudi, Ridola, Righi, Rossi Gerolamo.

Sacchetti, Salmoiraghi, Sandrelli, San Martino, Scaramella-Manetti, Schupfer, Sili, Sormani, Spirito.

Taiani, Tami, Tanari, Tecchio, Tittoni Romolo, Tittoni Tommaso, Tommasini, Torrigiani Luigi, Treves.

Venosta, Veronese, Viganò, Visconti Modrone, Volterra.

Zappi.

Risultato di votazione.

PRESIDENTE. Proclamo il risultato della votazione a scrutinio segreto dei seguenti disegni di legge:

Conversione in legge del Regio decreto 30 agosto 1914, n. 902, che autorizza l'Istituto nazionale delle assicurazioni ad assumere i rischi di guerra in navigazione:

Senatori votanti	126
Favorevoli	117
Contrari	9

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto in data 7 febbraio 1915, n. 91, col quale venne assegnato allo stato di previsione della spesa

del Ministero della guerra per l'esercizio finanziario 1914-15, l'ulteriore somma di lire 170 milioni per provvedere a spese determinate dagli avvenimenti internazionali:

Senatori votanti	126
Favorevoli	118
Contrari	8

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto in data 15 novembre 1914, n. 1252, per maggiore assegnazione straordinaria di lire 46 milioni al bilancio della guerra per l'esercizio finanziario 1914-15:

Senatori votanti	126
Favorevoli	118
Contrari	8

Il Senato approva.

Leggo l'ordine del giorno per la seduta di domani alle ore 15:

I. Interpellanza del senatore Greppi Emanuele ai ministri di grazia e giustizia e d'industria e commercio per conoscere le ragioni che hanno determinato la emanazione del decreto ministeriale 16 novembre, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del successivo giorno 18, riguardante una Ditta di Milano.

II. Seguito della discussione del seguente disegno di legge:

Ordinamento dei Consorzi di bonifica (Numeri 262-263-A).

III. Discussione dei seguenti disegni di legge:

Repressione della pornografia (N. 232);

Modificazioni dell'art. 941 del Codice di procedura civile (N. 253);

Conversione in legge del Regio decreto 13 dicembre 1913, n. 1435, relativo all'esecuzione di lavori pubblici a sollievo della disoccupazione operaia (N. 257);

Conversione in legge del Regio decreto numero 106 del 31 gennaio 1909, che approva la convenzione per l'esercizio da parte dello Stato della ferrovia a vapore tra la stazione di Desenzano e il lago di Garda (N. 271);

Conversione in legge del Regio decreto 20 aprile 1913, n. 511, che disciplina il collo-

camento fuori ruolo del personale del Reale Corpo del Genio civile e dell'Amministrazione centrale dei lavori pubblici, destinato nelle colonie (N. 258);

Conversione in legge del Regio decreto 7 gennaio 1915, n. 16, col quale venne autorizzato il prelevamento della somma di lire 175,000 dal fondo di riserva per le spese dell'istruzione elementare e popolare per corrispondere paghe e compensi al personale avventizio degli uffici provinciali scolastici, durante il secondo semestre dell'esercizio finanziario 1914-15 (N. 270);

Conversione in legge del Regio decreto 12 marzo 1914, n. 183, che ha recato modificazioni ed aggiunte al testo unico del repertorio per la applicazione della tariffa dei dazi doganali, approvato con Regio decreto dell'8 gennaio 1914, n. 10 (N. 254);

Conversione in legge del Regio decreto in data 13 luglio 1914, n. 780, col quale è stata concessa la restituzione dell'imposta sul sale impiegato per la fabbricazione dei formaggi « provoloni », di quelli « uso pecorino » e di qualsiasi altra qualità di formaggi salati « esclusi i margarinati » non classificati, prodotti nei luoghi ove vige la privativa del sale, ed esportati all'estero (N. 273);

Conti consecutivi dell'entrata e della spesa del Fondo per l'emigrazione per gli esercizi finanziari 1906-1907, 1907-1908 e 1908-1909 (N. 299);

Convalidazione del Regio decreto 9 agosto 1914, n. 823, che modifica lo stanziamento del capitolo 48 del bilancio della spesa del Fondo per l'emigrazione per l'esercizio finanziario 1914-15 (N. 300);

Conversione in legge del Regio decreto 9 maggio 1915, n. 606, col quale fu autorizzato un ulteriore aumento di lire 2,000,000 al fondo di riserva delle spese impreviste per l'esercizio finanziario 1914-15 (N. 278);

Convalidazione dei decreti Reali e Luogotenenziali coi quali furono autorizzate prelevazioni di somme dal fondo di riserva per le spese impreviste durante il periodo dal 21 maggio al 30 giugno 1915 (N. 289);

Rendiconto generale consuntivo dell'Amministrazione dello Stato e delle Ferrovie dello Stato per l'esercizio finanziario 1911-12 (Numero 265);

Facoltà al Governo di prorogare ed estendere le concessioni all'industria privata degli impianti telefonici ad uso pubblico (N. 256);

Disposizioni interpretative (art. 73 dello Statuto del Regno) circa alcuni casi di pretesa ineleggibilità ai Consigli comunali e provinciali (N. 234).

La seduta è sciolta (ore 17.30).

Licenziato per la stampa il 12 dicembre 1916 (ore 20)

AVV. EDOARDO GALLINA

Direttore dell'Ufficio dei Resoconti delle sedute pubbliche.