

recchi anni cominciata; allora si riteneva sufficiente sollevare l'abolizione di talune tasse e l'attenuazione di alcune altre di quella foraggine da cui la marina è colpita; ma ricorsi, istanze, sollecitazioni e preghiere furono inutilmente spese, chè il governo inerte ed indifferente non corrispose a nessuna delle tante domande che la classe marittima gli aveva fatte.

Ben diversamente contenevansi la Svezia e Norvegia e la Russia, nonchè altri governi sopprimendo le tasse marittime o diminuendone i pesi. Venne poscia recentemente la legge francese coi premi alla costruzione ed alla navigazione; legge che, applicata, porterebbe inevitabilmente l'annichilamento della nostra marina, se non si riprovviede prontamente, energicamente.

Il Comitato Camogliese onde porre argine all'imperversare di tanto danno volle riunirci qui nella fiducia che ai nostri voti il Governo vorrà cessare da una deplorevole inerzia; manifesta quindi parole di ringraziamento al Comitato Promotore per il patriottico suo operato.

Proseguendo l'oratore dice che la abolizione delle tasse che colpiscono la marina sarebbe una cura, non un rimedio — occorre fare qualche cosa di più radicale se si vuole salvare la più grande fra le industrie nazionali.

Non abbandona l'idea che le tasse debbono essere alleviate; nullameno bisogna assolutamente imitare la legge francese, ma più equamente ripartita secondo le condizioni nostre, estendendone gli effetti al piccolo ed al grande cabotaggio, nonchè alla navigazione costiera.

La Francia potè limitare i premi al lungo corso poichè essa ha poche navi dedite al cabotaggio, e questo inoltre gode già non pochi vantaggi e privilegi per effetto della legislazione doganale e delle convenzioni internazionali. La marina italiana — esclama — ha sempre date prove di patriottismo e domandò aiuto al Governo soltanto allorchè videsi minacciata di rovina; non chiese mai nulla malgrado gravami, vessazioni e trascuranze.

Il Governo spende circa 50 milioni annui in sovvenzionare le ferrovie; la marina non è dessa una industria dei trasporti come le ferrovie? Ma queste hanno degli azionisti, conclude, gli armatori no. (*Applausi*).

*Viale Davide.* Comincia col dire che il male è al colmo; lo dimostrano i noli ribassati, il tonnello d'umiuuto, il capitale delle mutue scemato. I noli del Pacifico, delle Indie e dell'America sono ribassati del 30 per cento da pochi anni a questa parte; il capitale assicurato nelle mutue da 114 milioni discese a 68; ben 500 bastimenti furono cancellati dalle nostre matricole.

Urge quindi che si adottino rimedi adeguati al male; quali debbono essere questi rimedi? si riserva a presentare una proposta.

La marina italiana paga 1 40 la tonn. per tasse marittime, tasso più elevato che in qualsiasi altra nazione; corrobora questa sua affermazione con un dettaglio di cifre che dice avere ricavate dalla memoria del prof. Virgilio sulle tasse marittime, memoria pubblicata dal Ministero d'agricoltura e commercio.

La ricchezza mobile coll' aliquota del 13 20 viene applicata da agenti ignari delle condizioni della marina e quindi sperequazioni da provincia a provincia, e le dimostra colle cifre.

Il sistema vessatorio in cui la marina si dibatte non può durare, finora abbiamo pagato, ora non lo possiamo più e dobbiamo reagire.

Egli riconosce che le cause della crisi trovansi puranco nella concorrenza delle marine estere e specialmente a vapore. Fatto è però che la crisi esiste e bisogna provvedere.

Non spera nei risultati delle inchieste perchè queste in Italia finiscono in nulla e vanno poi dimenticate.

Esamina le condizioni della marina francese e trova che essendo colà il cabotaggio già riservato alla bandiera francese e protetto dalle leggi doganali, si volle colla nuova legge favorire il lungo corso, ponendola in condizioni migliori di tutte le altre. Infatti, per quanto riguardo il cabotaggio, la marina francese non solo prospera sulle coste nazionali, ma porta una vigorosa concorrenza sulle nostre.

Fa osservare che i premi della legge francese rappresentano pel lungo corso il 30 per cento dei noli attuali e con tale sussidio rende impossibile per essa ogni concorrenza.

Accennato benanco ai premi che la Francia verrebbe ad accordare alle costruzioni, osserva che le esenzioni di tasse non bastano più per la marina italiana, ma vogliono premi, sussidi o sovvenzioni che vogliono dire, e ciò per ragioni politiche ed economiche.

Lo Stato deve intervenire quando trattasi di avvenimenti che interessano tutta la nazione; l'industria marittima è un interesse nazionale e lo prova coll'accennare al grandissimo numero di persone che vi sono dedicate, gli ingenti capitali che vi si trovano impegnati, le molteplici industrie ausiliari che da essa traggono alimento; politicamente poi afferma che non si può avere marina da guerra senza quella mercantile.

Il Governo — soggiunge — deve proteggere e tutelare quelle industrie che sono connaturate col paese, nessuna in Italia lo è più di quella marittima. Sostiene questa tesi con molteplici ed opportune osservazioni.

Egli non si dichiara contrario alla trasformazione del materiale navale; ma che cosa dobbiamo fare delle navi attuali? Abbiamo circa 700,000 tonnellate di bastimenti a vela, le quali rappresentano un valore di più che 140 milioni; si deve permettere che vadano dispersi? E non è egli con massima parte di questo rilevante capitale che devesi procedere alla trasformazione della nostra marina?

La scomparsa di questa industria sarebbe una sventura nazionale, con deplorevoli effetti economici, dappoichè è con essa che l'Italia colma la differenza della nostra bilancia commerciale ed attira colle esazioni dei noli non poca moneta metallica in paese contribuendo efficacemente a mantenere relativamente basso l'aggio sull'oro.

I dieci o dodici milioni che noi chiediamo, quale sussidio temporaneo per la marina onde salvarla dalla decadenza, non rappresentano l'intero peso che graverà sul pubblico bilancio, poichè lo Stato in gran parte ne sarà rifatto dai tributi che essa e le industrie che da essa traggono alimento versano allo Stato.

Le sovvenzioni che gli armatori verrebbero ad avere quando il Parlamento ed il Governo d'Italia la deliberrassero, non costituirebbe un lucro, ma un mezzo per reggersi e lottare contro l'estera concorrenza.

Egli non è troppo fiducioso che il Governo rivolga finalmente la sua benevola attenzione alla marina, ma ciò non deve nè distogliere nè scoraggiare il Congresso nel chiedere che un sussidio sia accordato alla marina, poichè con ciò non si fa soltanto l'interesse di una speciale e preziosa industria, ma del paese.

Evoca le memorie delle repubbliche italiane che per essere essenzialmente marinare fecero la prosperità dell'Italia nel Medio Evo e diedero una grande influenza all'Italia in tutto il mondo; fa voti che quei ricordi non debbano suonare amara rampogna ai moderni governanti.

*Tortello Agostino* svolge la sua tesi e la sua proposta sostenendo che per conservare all'Italia la marina mercantile è indispensabile che il Governo, imitando, fino ad un certo punto, la Francia si decida ad accordare un sussidio ai bastimenti a vela ed a vapore, mediante premi in ragione di L. 10 annue per ogni tonnellata dei bastimenti al disopra di tonnellate 100 di registro netto, destinati sia al grande che al piccolo cabotaggio od al lungo corso.

Questo sussidio riuscirebbe di facilissima applica-