

## VII.

Estratto della discussione al Senato del disegno di legge « Stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario 1908-909 (n. 830) » per la parte riguardante i bilanci del Fondo per l'emigrazione.

(Tornata del 28 giugno 1908).

CARAFÀ D'ANDRIA . . . . .

Ma un altro problema di non minore importanza si presenta all'Italia marinara: la guerra di tariffe tra la bandiera nazionale e l'estera sull'oceano Atlantico, per i viaggi tra gli Stati Uniti d'America e il Mediterraneo. Guerra la quale non va considerata come un fenomeno normale della concorrenza, per le gravissime conseguenze economiche che può portare.

Fino al 1901 la bandiera estera aveva la preminenza pel traffico degli emigranti. Con forte tonneggio, con alte velocità, metteva a disposizione degli emigranti da 45 a 50 mila cuccette, contro 25 o 30 mila che metteva la bandiera italiana.

La nostra legge sull'emigrazione giovò a spingere le Compagnie ad eliminare il vecchio materiale e a costruire nuove navi che per tonnellaggio, velocità, adattamenti di ogni sorta, rispondessero ai principî di umanità, e costituissero un incoraggiamento a preferire la nostra bandiera a quella di altri paesi.

Il grande sviluppo dell'industria americana e le nostre condizioni economiche, aumentando l'emigrazione, concorsero efficacemente al rinnovamento della nostra flotta mercantile.

Sorsero cantieri a Palermo, Ancona, Muggiano e Riva Trigosa, e non ostante la legge del 1901, che eliminava ogni forma di protezionismo (abolendo i premi di navigazione e limitando quelli di costruzione), lo sviluppo non si arrestò. Dal 1901 a oggi la flotta transoceanica italiana si è rinnovata. Sorsero nuove Compagnie di navigazione, e quelle costituite con capitale straniero furono riscattate dal capitale italiano. In pochi anni si spesero 150 milioni di lire per nuove costruzioni e, alla fine di quest'anno, la nostra marina raggiungerà, sulle linee transoceaniche, il numero di 78 mila cuccette, mentre quella estera resterà stazionaria.

La marina estera sottrae alla marina italiana, per soli noli d'emigrazione, circa 30 milioni, senza contare i noli delle merci e dei passeggeri così detti di classe.

Ciò impensieri la Commissione parlamentare di vigilanza sul Fondo per l'emigrazione e il Consiglio superiore della marina mercantile.

Le proposte riforme alla legge sull'emigrazione, contenute nel disegno di legge del Ministro degli affari esteri, hanno dato l'allarme alle Compagnie estere, che si sono preoccupate della novella politica marinara italiana.

Di ciò va data lode al Ministro. Nel febbraio di quest'anno le Compagnie straniere s'adunarono in conferenza a Londra e discussero di questo movimento italiano che finora si era limitato al 30 per cento del traffico complessivo.

Al termine legale della conferenza del Mediterraneo, le Compagnie italiane avevano dichiarato di volere una parte maggiore di traffico. Al rifiuto opposto dalle Compagnie estere si ritirarono dalla Conferenza. Si iniziò così la sfida e la lotta ferve col danno di tutti.

Pare che, poco dopo scoppiato il dissidio, gli ambasciatori di Francia, Germania e Inghilterra presentassero tre note concernenti la politica marinara nostra, dalla quale si sentivano minacciati. Ignoro quale risposta il nostro Ministro abbia dato, e ho ragione di sperare che essa deve essere stata conforme ai principi che informavano il nuovo disegno di legge sull'emigrazione. Oggi molte navi sono obbligate al disarmo e le nuove in costruzione, appena varate, subiranno quasi certamente la medesima sorte.

A Londra non so se si sia già tenuta la Conferenza annunciata per i provvedimenti diretti a combattere la bandiera italiana, e i giornali esteri dicono che si dovrà fiaccare il nostro orgoglio. Il diritto non è orgoglio, è giustizia. L'Italia non reclama privilegi, ma tutela di interessi legittimi e civili. L'Italia ha creato una flotta di circa 45 transoceanici, e vuole la sua parte sul mare in compenso dei sacrifici fatti. Però io esorto il Governo a proseguire nella buona via, valendosi dei poteri discrezionali che la legge e il regolamento su l'emigrazione gli offrono. Fino a quando una nazione è retta dal regime capitalistico, il beneficio economico di tutti non potrà aversi se non dall'incremento onesto del capitale, e il capitalismo marittimo ha grandissima parte nella funzione economica del paese.

La scienza economica fa un largo posto alla distribuzione delle ricchezze. Se la produzione di esse può paragonarsi ai globuli rossi del sangue, la distribuzione rappresenta le vene e le arterie, nelle quali questo sangue circola e dà vita all'organismo.

I destini d'Italia sono cantati dalle onde del mare, da quelle onde che, dalle guerre puniche ai fasti delle nostre Repubbliche marinare, furono testimoni della parte migliore della nostra storia (*Approvazioni*).

TITTONI, *ministro degli esteri*. . . . .

Il senatore Carafa ha poi trattato un argomento importante che riguarda più che il bilancio degli esteri quello dell'emigrazione, ma del quale m'intratterò egualmente perchè tra i due bilanci v'ha stretta connessione e cioè la protezione della nostra marina mercantile.

La legge dell'emigrazione quale era prima improntata a un senso di diffidenza per la marina nazionale e rappresentava una reazione, poichè la marina nazionale che per qualche tempo aveva avuto quasi il monopolio della nostra emigrazione non adempiva a questo servizio convenientemente. Grandi erano le lagnanze pel cattivo stato dei vapori impiegati e per la trascuranza delle regole elementari d'igiene e d'umanità a danno dell'emigrazione.

Venne allora la legge del 1901, legge rigorosa, che istituì un intervento dello Stato che prende l'emigrante al momento della partenza e l'accompagna allo sbarco e che disciplinò tutta questa materia. E allora fu fatto anche una larga parte alla marina straniera, non solo perchè a noi non era possibile interdire ad essa del tutto di venire a fare la concorrenza alla nostra bandiera, poichè abbiamo dei trattati di commercio e navigazione che dobbiamo rispettare, ma anche perchè si ritenne che l'intervento della marina straniera potesse essere uno stimolo alla marina nostra e potesse obbligarla a realizzare quel progresso che in tanti anni invano da essa si era richiesto.

Il senatore Carafa d'Andria ha ricordato però come oggi si sia stabilita una lotta di tariffe in cui la marina italiana ha bisogno dell'appoggio del Governo, e questo appoggio è necessario. Se la diminuzione dei noli fosse un fatto permanente, il vantaggio degli emigranti sarebbe tale che il Governo potrebbe anche trascurare gl'interessi della marina nazionale; ma i noli, specialmente in questi ultimi mesi, nei viaggi di ritorno dall'America del Nord, sono stati ribassati dalle Società straniere ad un tale livello, per cui esse operano in perdita. Ciò vuol dire che quando esse con questi noli fossero riuscite a distruggere la concorrenza delle Società italiane, il loro primo atto sarebbe di rialzarli notevolmente.

Dopo un periodo convulsionario di noli bassissimi saremmo riportati a noli altissimi. Quindi l'intervento del Governo è giustificato ed il Governo non rifiuta di darlo, anzi ha già adottato qualche provvedimento, quale ad esempio un decreto firmato in questi giorni, per cui mentre fino ad ora le patenti di vettore e l'approvazione dei vapori si richiedevano solo pel viaggio di andata degli emigranti, ora vengono ad essere dichiarate obbligatorie e anche per i viaggi di ritorno.

È anche allo studio un provvedimento che potrà essere, alla riapertura dei lavori parlamentari, aggiunto alla riforma della legge dell'emigrazione, quello cioè di stabilire un nolo minimo di ritorno, per impedire che si facciano dei noli a perdita, allo scopo, non di fare una sana concorrenza a beneficio dell'emigrazione, ma di distruggere solo le nostre Società di navigazione.

In tutti questi provvedimenti naturalmente abbiamo tenuto e terremo conto degli obblighi che abbiamo verso altre nazioni in forza di trattati esistenti. Però a questo riguardo debbo pronunziare una parola che parrà grave ed è questa: la marina nazionale merita tutta la considerazione del Governo e l'avrà; ma io vorrei che fosse dispersa perfino l'apparenza di certe coalizioni di cui si susurra, e che avrebbero per fine di mettere il Governo nella impossibilità di trovare offerenti alle linee di navigazione sussidiate a termini della recente legge sulle Convenzioni marittime.

Non so se questa coalizione esista davvero, ma se esistesse e dovesse raggiungere i suoi intenti, tale sarebbe la condanna del Parlamento e della opinione pubblica che nessun provvedimento a favore delle Società italiane di navigazione potrebbe esser più da voi proposto.

Questa mia voce è voce di monito che pronuncio a nome del Governo, che ritengo che dovrà essere opportunamente intesa (*Appronazioni*).

. . . . .