

TORNATA DEL 6 FEBBRAIO 1850

— 15 —

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BARONE MANNO.

SOMMARIO. Dichiarazioni intorno al senso di alcune parole pronunciate nella precedente tornata dal senatore Di Pollone — *Volazione per scrutinio segreto e approvazione del progetto di legge per l'applicazione del sistema metrico decimale alla vendita delle polveri e dei piombi* — *Relazione sul progetto di legge relativo alla convenzione colla Toscana per l'abolizione dei diritti differenziali* — *Lettura del trattato* — *Discussione generale: vi pigliano parte il senatore Balbi-Piovera, i ministri degli affari esteri e di commercio e i senatori Della Torre, De la Charrière, Sclopts, Sauli, Colla, Di San Marzano, Alfieri di Sostegno e Albini* — *Chiusura della discussione* — *Approvazione del progetto di legge.*

La seduta è aperta alle ore 2 1/2 pomeridiane.

(Si dà lettura del processo verbale.)

PRESIDENTE. Non posso mettere ai voti il processo verbale, perchè il Senato non è in numero.

DICHIARAZIONI.

CHIDO. Domando la parola.

PRESIDENTE. La parola è al senatore Chiodo.

CHIDO. Nella precedente seduta non intesi l'ultima frase pronunziata dall'onorevole senatore conte di Pollone; ma la mia attenzione fu arrestata dalle seguenti parole che veggio stampate nei rendiconti del foglio ufficiale: « Quantunque vive istanze siansi fatte nei primordi dell'organizzazione della guardia nazionale per ottenere cartucce, non si poté avere, per quanto è a mia cognizione, alcuna distribuzione d'ufficio. Prego il Senato di notare l'epoca: il 25 marzo 1849. »

Comincio a notare che il 25 marzo 1849 era giorno già ben lontano dai primordi dell'organizzazione della guardia nazionale. Aggiungo di poi che per conto del Ministero non si è mai fatta alcuna opposizione a che fosse distribuita la polvere necessaria alla guardia nazionale, e molto meno nel 25 marzo predetto.

Se il Senato me lo permette, pregherei il signor conte di Pollone di dare maggiori spiegazioni, affinchè si sappia da chi procedeva il rifiuto della polvere alla guardia nazionale.

GALLINA. Parmi, allo stato delle cose presenti, che la discussione che si vorrebbe rinnovare ora intorno ad un punto di fatto, il quale non può più essere attualmente discusso, non vaglia a distogliere il Senato dall'ordine del giorno, e che qualunque siano le osservazioni fatte a questo riguardo, non possono perciò aver luogo adesso che la discussione in ordine a quella legge è già compiuta.

Dunque parmi, ripeto, che questa quistione non sia più opportuna, e che una maggior discussione sul fatto di cui si tratta non possa condurre a nessun risullamento. Crederei quindi che sia il caso di passare all'ordine del giorno.

DI POLLONE. Chiedo la parola.

PRESIDENTE. Prima di dare la parola prego il signor senatore a riflettere che la questione non può aggirarsi che sull'approvazione del processo verbale. Quest'approvazione non può essere discussa, se non in quanto il processo è fedele

od infedele. Ciò che si è detto finora non riguarda che le osservazioni fatte dal signor senatore Di Pollone; per conseguenza la questione presente non può estendersi al valore delle osservazioni fatte allora. Che se havvi qualcuno il quale voglia contrapporre a quelle osservazioni altre nozioni di fatto, non ne ha il campo se non dopo che siasi chiusa la discussione, la quale sicuramente ora non può volgersi che sopra la semplice fedeltà del processo verbale.

Io, come ho già detto, non posso ancora produrre all'approvazione del Senato questo processo verbale, perchè manca ancora un senatore a compiere il numero legale; non ho altro a proporre se non che il Senato voglia udire la relazione della legge che deve discutersi, la quale porta l'abolizione dei diritti differenziali di bandiera colla Toscana.

Interrogo il Senato se stima si abbia a leggere questa relazione.

DI POLLONE. Chieggo la parola per un fatto personale.

PRESIDENTE. La parola è al senatore Di Pollone.

DI POLLONE. Essendo stato nominato, io credo che due parole di risposta potrebbero soddisfare al desiderio esternato dal signor senatore Chiodo, e nello stesso tempo evitare una discussione.

Dichiaro adunque che non intesi, nell'accennare un fatto, di portare un'accusa contro chicchessia. Trattandosi di prendere argomento in favore della conservazione della vendita delle polveri da guerra, ho creduto di citare un fatto il quale sostengo, cioè che in molte occasioni la guardia nazionale ha chiesto distribuzioni di polveri, e non le ha potuto ottenere. Ed è perciò che io adducendo questo fatto conchiudeva che si dovesse mantenere la vendita delle polveri da guerra; ma, lo ripeto, io non intesi portare un'accusa contro chicchessia. Se si dichiara soddisfatto il senatore Chiodo, sarò pago d'aver rischiarata su tal punto la quistione.

CHIDO. Quanto a me, sono soddisfatto delle spiegazioni date dall'onorevole preopinante: io voleva solo che non si potesse osservare a quel ministro, che il 25 marzo era al governo, di aver rifiutato di somministrare la polvere alla guardia nazionale. La cosa non è, e non poteva essere così, e particolarmente quel giorno in cui si cercava che vi fossero volontari, i quali potessero partire per andare incontro al nemico che ci minacciava già d'avvicino.

PRESIDENTE. Il numero de' senatori essendo completo, invito il Senato ad approvare il processo verbale.

(È approvato.)

VOTAZIONE PER SCRUTINIO SEGRETO DEL PROGETTO DI LEGGE CONCERNENTE LA VENDITA DELLE POLVERI E DEI PIOMBI.

PRESIDENTE. A compiere la votazione che è stata annullata l'altro ieri, si fa l'appello nominale per l'approvazione della legge stata discussa per l'applicazione del sistema decimale alla vendita delle polveri e dei piombi.

Risultamento della votazione:

Votanti	48
Maggioranza	23
Voti favorevoli	42
Voti contrari	3

(Il Senato adotta.)

RELAZIONE, DISCUSSIONE E APPROVAZIONE DEL TRATTATO PER L'ABOLIZIONE DEI DIRITTI DIFFERENZIALI DI BANDIERA COLLA TOSCANA.

PRESIDENTE. Si passa ad udire la relazione sul progetto di legge concernente l'abolizione dei diritti differenziali di bandiera già convenuta colla Toscana.

La parola è al relatore della Commissione senatore Di San Marzano.

DI SAN MARZANO, relatore, legge la relazione. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 22.)

PRESIDENTE. Darò lettura dell'articolo unico del progetto di legge:

« Il Governo del Re è autorizzato a dare piena e intera esecuzione alla convenzione relativa all'abolizione dei diritti differenziali di bandiera colla Toscana firmata in Torino il 24 settembre 1849. »

• È aperta la discussione generale.

SCLOPIS. Domando la parola.

Sembrami che sarebbe necessario dar lettura del trattato, perchè, portando la legge un'implicita indicazione del trattato, noi non possiamo valutarne in pubblico la portata se non ne udiamo la lettura.

PRESIDENTE. Debbo però interrogare il Senato se è d'avviso che debbasi dare questa lettura.

Chi crede che si debba dar lettura del trattato in questione voglia levarsi.

(Il Senato approva la lettura del trattato.)

DI SAN MARZANO, relatore, legge il trattato. (Vedi vol. *Documenti*, 2^a Sessione 1849, pag. 346.)

PRESIDENTE. La parola è al senatore Balbi-Piovera.

BALBI-PIOVERA. Signori, è da qualche tempo nel Parlamento invalso l'uso che ogni membro del medesimo si crede nell'obbligo di parlare in vantaggio specialmente delle provincie da cui discende. Questo mi procura un sentimento dubbiosissimo per me, perchè, dovendo far parola della popolazione marittima, parrebbe che io fossi spinto a ciò da amor municipale. Allorchè, alla formazione di questo Consesso, io fui chiamato a farne parte, ho giudicato me stesso, e se avessi trovato in me l'amore della provincia maggiore di quello della nazionalità avrei declinato e dall'onore di sedere fra voi, e dal favore che mi concessè il sovrano.

Premesse queste poche parole che spero il Senato mi perdonerà, per aver piena ed intiera libertà di discussione, piglio a difendere gli interessi che specialmente riguardano il

littorale. Non è certo per far opposizione al trattato che ci è presentato che io prendo la parola, anzi io l'appoggio, e ci darò il mio voto. Ma questo trattato non è che il primo gradino, o, per meglio dire, il secondo (perchè seguita il trattato col Governo pontificio, il quale fu conchiuso prima) che ci mette nella via della libertà del commercio.

L'esempio di questa libertà l'abbiamo avuto dalla gran dominatrice dei mari, da quella potenza che non si lascia illudere da poetiche utopie, ma che ragiona e studia molto i principii che la dirigono, e specialmente il principio d'interesse finanziario, dico dall'Inghilterra, e credo che fra breve tutta l'Europa correrà dietro all'istesso sistema; ma la nostra marineria, e soprattutto la mercantile, ha bisogno di essere sostenuta in questi primi passi; e per servire di corollario a questa legge che stiamo per votare, non si può negare che vi vogliono tre leggi.

Non è già che io pretendà far interpellanze al Ministero, ma voglio semplicemente richiamare l'attenzione del medesimo sopra questi gravi interessi. Secondo me, il corollario di questa votazione deve essere l'abolizione di tutti i diritti differenziali, alla quale il Ministero, sia nella sua relazione, sia in una legge presentata nell'altra Camera, mostra d'averci già pensato. Altro corollario deve essere una legge di navigazione indispensabile, che permetta alla nostra marineria mercantile quegli stessi vantaggi che hanno le altre più favorite. Il terzo corollario poi deve essere la separazione della marina militare dal dicastero di guerra e marina.

La prima, come già dissi, sarà discussa, e quando sarà presentata al Senato mi riservo anche di prendere parte alla discussione. La seconda è necessarissima per l'industria marittima; e mi si perdoni se entrerò alquanto in questa materia.

L'importanza di questa industria non è molto conosciuta in Piemonte, quantunque sia una delle maggiori che arricchisca lo Stato. Mi si perdoni, ripeto, se io presenterò qualche cifra la quale potrà servire di appoggio a quest'asserzione. I marinai mercantili naviganti, cioè i marinai matricolati, sommarono nel 1847 a 23,500, quasi 24,000; i bastimenti sommarono a 3354, ossia 180,000 tonnellate circa. Fino adesso (non è per far rimprovero al passato) non fu certo protetta in proporzione colle altre industrie dello Stato, quantunque sia certo che le risorse di marineria che abbiamo potrebbero essere molto maggiori se si volesse seguitare il principio adottato da tutti gli altri paesi. Dove c'è forza marittima, la leva di mare comprende vari chilometri lungo la costa, mentre presso noi è ridotta ai semplici marinai dopo diciotto mesi di navigazione, escluse tutte le altre persone correlative alla marina, come i costruttori, i barcaiuoli, i facchini dei porti, ecc. ecc., le quali sono tutte parti integranti della marina; dal che appare che tutta la popolazione navigante o vivente su tale industria potrebbe portarsi quasi al doppio.

La marina nostra è ardata, e noi sappiamo, e la storia ce lo dimostra, quanti vantaggi e beni abbia recato alla comune patria, e quanti allori abbia aggiunti l'Italia alla corona delle glorie nazionali; essa merita quindi tutte le sollecitudini del Governo; ed io domando gli stessi trattamenti che le altre nazioni concedono alle loro marine. Se questo noi otterremo, allora noi non vedremo, come vediamo oggi, dopo il decreto del 1826, costretti gli armatori di coprire i loro bastimenti con bandiere estere, per profittare di quei diritti internazionali che colpiscono lo scafo e la marina. Vari sono quelli che hanno dovuto adoperare questi mezzi, il che io credo sia un danno, e danno gravissimo allo Stato. L'altra parte su cui vuol raggirarsi il mio ragionamento concerne la marina militare la quale è strettamente collegata colla marina mercan-

tile, atteso che tutta quella popolazione navigante di cui ho accennato il numero è sottomessa all'ammiragliato. Questa popolazione navigante e cittadina quando è a terra, e quando è imbarcata si trova sotto un'altra legislazione, cioè sotto la marittima e per conseguenza dipendente dalla marina militare. In caso di guerra poi, in caso di necessità, offre delle risorse, perchè può essere chiamata a far parte delle squadre, essendo, direi, continuamente reggimentata ed organizzata, e pagando essa mensilmente una somma sopra lo stipendio alla cassa degli invalidi, ed avendo un diritto alla pensione quando o per l'età o per altra cagione non sia più atta alle fatiche di mare. Questa marina mercantile pertanto mi si rappresenta come un'armata, e quest'armata disciplinata ed organizzata, questa immensa quantità d'individui e d'interessi che portano insieme, riesce di non poco vantaggio agli stati in tutti i paesi dove la marina è portata ad alto grado. Ma su questo intendo, come dissi, di parlare e fare le mie osservazioni allorchè ci sarà presentato il bilancio della guerra.

Signori, non ho parlato, ripeto, per speciale mio interesse, ma per l'interesse generale, per quello che collega le provincie marittime con le provincie di terra.

Il paese è composto di vastissimi ed ubertosi piani, di fertilissime colline presso cui sorgono montagne sterili, terreni incolti, o se in tale paese l'industria degli uomini non avesse supplito al difetto del suolo, le popolazioni sarebbero nella massima miseria. Abbiamo la catena delle Alpi abitata da una popolazione brava, leale ed industriosa, che va nei paesi vicini cercando col suo lavoro il vitto; ma questi montagnardi animati dall'affetto del suolo natio, quando hanno guadagnato qualche cosa, ritornano nelle loro montagne. È questa la brava popolazione della Savoia, popolazione che ha per suo principio la probità e l'industria, virtù che nessuno le può negare. Abbiamo poi la Liguria, la quale, meno favorita forse della Savoia, ha tuttavia un grande vantaggio; ed è che il littorale ha saputo trarre partito, a forza d'industria, da quelle poche terre che la dolcezza del clima gli permetteva di coltivare; e mettendo a profitto quelle immense risorse che gli offre la marina seppe creare, in mezzo alle rupi e alle montagne le più sterili, una delle più fiorenti e superbe città.

Crede dunque che deve essere nell'interesse generale del paese il favorire il commercio; imperocchè il produttore piemontese se fosse ristretto nelle dogane che lo circoscrivono, senza poter spacciare le sue produzioni, io porto avviso che sarebbe in una condizione meno felice; come, lo dico francamente, Liguria e Genova se fossero ristrette alle frontiere di una volta, non avrebbero che danno e rovina. È dunque nell'interesse del paese che ci collega il favorire simpatie che esistevano ed esisteranno sempre, come io spero. Pertanto senza fare, come lo ripeto, interpellanze in nessuna maniera perchè non è materia d'interpellanze, io richiamo la più seria attenzione del Governo su cosa cotanto grave, che interessa la prosperità finanziaria della nazione, e la richiamo perchè voglia esso provvedere a fare leggi che possano dar alla marina nostra quello slancio a cui essa ha diritto di aspirare; il che avverrà quando sarà rimessa al livello delle altre potenze marittime, certi essendo noi che la concorrenza non mancherà, non essendo in arditezza ed in abilità, alla marina di alcun altro popolo, inferiore.

D'AZEGLIO, ministro degli esteri. Domando la parola.

Io trovo assai ragionevoli e molto opportune le osservazioni fatte dall'onorevole senatore Balbi riguardo alla marina; e poichè l'ordine del giorno porta la discussione sulla legge dei diritti differenziali, si può quindi venire a parlare

del commercio e delle leggi parziali ed anche generali del medesimo. Avendo già il senatore Balbi iniziata una tale questione, domanderei il permesso al Senato di significare quali siano le idee del Ministero sopra di essa. Nel concludere questo trattato colla Toscana, il Ministero non ha creduto di fare altro che adempiere, per così dire, ad un episodio della gran questione commerciale compiutosi dopo l'abolizione dell'Atto di navigazione inglese per cui si sono ampliati i limiti anteriormente fissati. Il Governo del Re ha quindi in questa circostanza preso tutte le misure che potevano ammettere il commercio genovese ad estendersi per il globo. Fra queste misure sicuramente una delle principali è quella di avere l'occhio alla marineria, e di vedere quali siano i suoi principali interessi. Credo anch'io, come diceva l'onorevole senatore preopinante, che la marina mercantile e la marina guerriera abbiano una grande correlazione fra loro, e che sia necessario di occuparsene; e credo eziandio, con lui, che finora il Piemonte non abbia sentito quanta fosse l'importanza della marineria e non se ne sia occupato in conseguenza. Ma posso assicurare l'onorevole senatore e tutto il Senato, essere nel pensiero del Governo di prendere quelle misure e di far ordinamenti che tornino utili tanto all'una quanto all'altra marineria.

E certamente veggio anch'io che in un paese dove vi sono 24 o 25 mila marinai, la sorte di tutte queste persone, la sorte principalmente del commercio marittimo e della marineria, richiedono di essere fissate sotto un'amministrazione più vasta. Onde è intenzione, come dissi, del Governo di por mano attivamente a queste leggi. Nell'istesso tempo che io rispondo alle osservazioni del signor senatore Balbi mi viene in acconcio di dire pure alcune parole su quello che si accennò verso la fine della relazione in ordine ai consolati. Nel sistema dello sviluppo commerciale (giacchè si deve pensare, come ho avuto l'onore di dire poc'anzi prima, alla marina) fa bisogno adoperarsi a provvedere coloro che si esercitano in quest'industria, di tutte le notizie necessarie, di tutta la sicurezza, di tutti gli aiuti che possono occorrere nel loro commercio per il mondo. Ora, come ho accennato, in seguito all'atto di navigazione, essendo aperti tutti i mercati a tutte le bandiere, ora che non havvi più solamente commercio diretto da porto a porto, ma spesse volte tra porti di grandissima distanza dove è difficile che un bastimento commerciale possa condursi in una velata, è molto importante di stabilire consoli che dappertutto possano aiutare il nostro commercio. E ciò tanto più sotto il rapporto che un negoziante di Genova il quale vuole partire col suo bastimento, e che ora non è più astretto, come una volta, ad andare direttamente in un certo luogo, ma può portarsi in molti altri, è necessario, dico, che questo commerciante possa avere il modo di sapere, *verbi gratia*, parlando da Genova e caricando per il Capo, che cosa possa portare da questo nell'Australia, e avere l'idea delle tariffe dei diritti differenziali che sono fissati nei diversi porti che vuol toccare. Questo non si può ottenere senza agenti i quali ce li riferiscano. Io credo che il Ministero non possa essere rimproverato di aver usato negligenza nel procurarsi queste notizie e nello stabilire i consolati, perchè mancano i mezzi per poter scegliere i consoli.

Lo stato delle finanze, lo stato dell'erario non permette di spedire sempre quando si vuole un uomo a bella posta dal Piemonte, per esempio, nell'America, o nei luoghi dove il commercio genovese si potrebbe estendere. Dunque si prende il ripiego di scegliere un individuo indigeno, il quale con, o anche senza onorario, solo per avere l'onore di rappresentare la nostra bandiera, si incarica di essere console. Ma come

faccio io, ministro degli affari esteri, da Torino a sapere quale sarebbe il console opportuno a Maiorca, a Batavia? Non avrei altro mezzo che chiedere informazioni che mi verrebbero da seconda, da terza mano. Malgrado ciò ho fatto il possibile per averle. Nell'Arcipelago indiano particolarmente, dove i commerci genovesi sono grandi, per molti motivi indipendenti affatto da noi, ma dalla circostanza dei tempi, non si è potuto introdurre nessuno. Ho già procurato però di aprirvi una strada stabilendo qualche consolato. La verità di quanto asserisco emerge da un esempio che posso presentare al Senato. Il commercio genovese, appena le repubbliche spagnuole si sciolsero dal dominio della Spagna, si slanciò nell'America meridionale; nelle repubbliche Argentina ed Orientale, non che in tutte le coste dell'America, esso è molto fiorente, e credo di poter assicurare che è il terzo dei commerci del mondo. In questi luoghi abbiamo avuto una fortuna. Anni sono fu spedito un bastimento il quale fece il giro dell'America, e dal continente dell'America se ne andò nell'Oceania. Vide tutti questi porti, e riportò notizie per le quali io devo qui tributare onore a quegli che fece il viaggio, ed elogi anche a coloro che, secondo la di lui relazione, furono scelti per consoli. E per citarne uno, quello di Lima, ci manda rapporti, ci dà notizie, aiuti e serve i nazionali che trovansi colà in un modo veramente rimarchevole; per conseguenza io credo che il Governo avendo fatto quanto poteva, non deve essere accusato di negligenza. Per altra parte il Ministero, ed io in ispecie, avremo sicuramente l'impegno di fare ciò che sarà possibile per poter avere informazioni per tutti i luoghi.

Dunque, riassumendo le mie idee e rispondendo al signor senatore Balbi-Piovera, ripeto che il Ministero è benissimo convinto dell'importanza delle osservazioni che ha fatte, e procurerà di occuparsene e di fare quanto si può, secondo lo stato dell'erario, per soddisfarle.

Quanto poi al cenno che vi è sul fine della relazione dell'onorevole senatore Di San Marzano, il Governo ha già procurato di provvedere per quanto riguarda i consolati; e sicuramente farà quanto dipenderà da lui, perchè i marinai genovesi (che sicuramente sono l'onore della marina, e forse del mondo, come quelli che sono i più sobri di tutti, che viaggiano più a buon mercato, e che ardiscono quello che pochi ardiscono in mare), trovino su tutto il globo quella protezione ed aiuto di cui sono meritevoli.

DI SANTA ROSA, ministro d'agricoltura e commercio. Domando la parola.

PRESIDENTE. La parola è al ministro d'agricoltura e commercio.

DI SANTA ROSA, ministro d'agricoltura e commercio. Io mi credo in obbligo altresì di fare, come ministro del commercio, alcune dichiarazioni al Senato, in ordine sia all'ultimo paragrafo della relazione dell'onorevole senatore Di San Marzano, sia a quanto fu detto dall'onorevole senatore Balbi-Piovera.

Dopo le osservazioni del presidente del Consiglio, poco mi rimane ad aggiungere. Sono lieto tuttavia di poter confermare altresì al Senato che il Ministero fa presentemente molte indagini e studi, per vedere di produrre tutti quei miglioramenti, e proporre tutte quelle leggi che possano influire al benessere ed al progresso del commercio e della marina. In prova di ciò, quando all'altra Camera io proponeva la legge sull'abolizione dei diritti differenziali, non solamente daziari, portati dal manifesto camerale del 1823, ma eziandio dei diritti differenziali che pesano sullo scafo dei bastimenti, in ordine a quel principio di protezione che i Go-

verni nei tempi passati credevano di dover consacrare per promuovere i miglioramenti commerciali dei propri paesi, io ho avuto l'onore di accennare nell'esposizione dei motivi di quella legge che avrei creduto non essere sufficientemente tutelato il commercio nostro, quando in massima e semplicemente si venisse a produrre quella legge di abolizione dei diritti differenziali sì daziari che di navigazione. Ed allora ho fatto solenne promessa in nome mio ed in nome del Ministero che si sarebbe pure occupato il Governo del Re di porre tutti i regolamenti mercantili in armonia coi nuovi principii di libertà degli scambi che dovevano d'ora in poi essere fondamento delle nostre relative contrattazioni colle altre nazioni. In conseguenza di questo, ho l'onore di assicurare al Senato che una Commissione stabilita da un anno fa circa dal Ministero del commercio si in Torino che in Genova, per rivedere tutto quello che concerne i regolamenti, non che la legislazione mercantile, ha forse terminato un progetto per cui il Ministero potrà fra poco presentare al Parlamento nuove riforme intorno ai regolamenti di navigazione che sono ora applicati ai porti dello Stato.

Sarà materia grave il decidere se convenga ridurre questo diritto ad una sola specie o a due o a tre; ma per certo converrà riformare pressochè intieramente quella forma regolamentaria dei nostri diritti di navigazione nei porti dello Stato, giacchè se se ne esagera da una parte la gravità, è certo però dall'altra che essa si fa sentire per le infinite angosce che porta al nostro commercio, non che al commercio estero.

Ognuno conosce altresì le trattative tendenti a cedere la Darsena e tutti gli stabilimenti della marineria reale di Genova al commercio stesso di quella città; e credo che ognuno potrà discernere da questi progetti un nuovo zelo nel Governo per proteggere l'interesse commerciale del nostro paese. Dirò di più che il Ministero del commercio si occupa di un altro progetto di legge per istituire scuole di navigazione e di costruzioni speciali ed indipendenti dall'autorità dell'ammiragliato, che in questa parte non produce che incagli, acciocchè quella generosa popolazione che affronta con tanto credito e con tanto successo i mari più lontani, possa perfezionarsi sia nelle cognizioni indispensabili, per portare a termine i grandi progetti di navigazione, sia per introdurre miglioramenti nella costruzione stessa dei nostri navigli.

PRESIDENTE. L'onorevole senatore Della Torre ha la parola.

DELLA TORRE. Je crois devoir en peu de mots, pour compléter cette discussion, faire connaître au Sénat le vrai motif qui a fait introduire les droits en question dans l'année 1825. Ce motif est celui-ci: à cette époque la marine de Gènes, comme à présent, était composée de 3000 bâtiments; plus de mille n'avaient pas le pavillon national; ils avaient les pavillons anglais, russe, français et autrichien. Cela avait été établi dans le commencement; mais en laissant continuer cet état de choses, il en résultait un fait très-dommageable; c'est qu'une masse de sujets étaient, partout où ils allaient, soumis à la jurisprudence des puissances étrangères, et protégés par les agents de ces mêmes puissances. On avait d'abord pensé à mettre une loi prohibitive, mais on a réfléchi, et on a compris que cette loi produirait fort peu d'effet sur des marins qui n'ont presque jamais l'occasion de revenir chez eux. On n'aurait pas obtenu le but que l'on avait l'intention d'obtenir. Il eût été fâcheux que celui qui rentrait chez lui, subit les peines que l'on devait prononcer, et ce motif éloignait ceux qui auraient pu revenir. D'un autre

côté, ne pas punir eût été de la faiblesse ; on prit donc le parti d'établir cette différence. Nous avons à cette époque obtenu à peu près la libre navigation des Dardanelles, nous avons fait des traités avec chacune des puissances barbaresques ; il est vrai qu'on a tiré des coups de canon, quand il a fallu... (Hariti) Nous avons obtenu que nous serions libres, que les flottes n'entreraient pas, et en outre, moyennant ces assurances et les avantages que nous avons faits à nos bâtiments, nous avons obtenu que les mille bâtiments qui avaient pavillons étrangers prissent le pavillon national. Si le commerce gagne à cela, la marine y perd un peu, surtout dans les Elais de deuxième ordre, qui ne trouvent pas au dehors une protection aussi puissante que celle qu'ils trouveraient s'ils étaient à l'abri d'un pavillon puissant. C'est tout simple ; un pavillon anglais est plus respecté en tout lieux, que ne l'est une puissance qui n'a pas une flotte imposante à envoyer dans une circonstance donnée. La Grèce, à l'heure qu'il est, vous en donne un exemple.

Il faudrait, lorsqu'on s'occupe de tout ce qui a rapport à la marine (je ne parle pas ici pour le Sénat, mais pour le Ministère), penser à faire quelques avantages qui empêcheraient de prendre des pavillons étrangers, de désertir la patrie ; nous avons vu que cette affaire était très-importante : avec monsieur l'amiral Desgeney, on a conclu dans ce sens.

Messieurs, je reconnais que je ne suis pas bon juge dans cette affaire ; mais nous avons au milieu de nous quelques collègues qui pourraient fournir des idées excellentes à propos de ces avantages, auxquels je fais allusion, et que l'on pourrait donner aux nationaux, sans porter aucune espèce de préjudice, et qui le engageraient à ne pas se faire étrangers. Je ne voudrais pas juger cette question ; mais nous avons ici monsieur Albini, et d'autres encore, qui pourraient, à cet égard, donner au Sénat d'utiles renseignements.

DE LA CHARRIÈRE. Je demande la parole.

PRESIDENTE. Il senatore De la Charrière ha la parola.

DE LA CHARRIÈRE. Messieurs, n'allez pas croire que je viens m'opposer à l'adoption du projet de loi qui vous est soumis. Loin de là, je déclare l'accepter. La Toscane est placée vis-à-vis de nous, et sous le rapport dont il s'agit, dans une position, pour ainsi dire, exceptionnelle. Par un premier traité en date du mois de juin 1847, traité conclu entre le Gouvernement du Roi et celui du Grand-duc, on a aboli tous les droits différentiels de navigation, connus sous le nom de tonnage, etc. ; mais on a maintenu les droits différentiels qui frappent les marchandises importées, suivant qu'elles l'ont été par un navire sous pavillon étranger, ou par un navire sous le pavillon du Roi. En même temps et par le même traité, on promettait au Grand-duc de le maintenir sur un pied de parfaite égalité avec la nation qui serait la plus favorisée.

Plus tard, un mois je crois après ce traité, le Roi en conclut un autre avec le Saint-Siège. Dans celui-ci tous les droits différentiels, de quelque nature qu'ils fussent, furent abolis. On comprend que la Toscane n'ait pas tardé à demander la même condition conformément à l'une des stipulations du traité de 1847. Par la convention que nous sommes appelés à approuver, le Gouvernement du Roi a accueilli cette demande et les droits différentiels qui n'avaient pas été abolis par le traité de 1847, le sont par la convention qui nous est soumise aujourd'hui. En cela, le Gouvernement du Roi a fait acte de justice et de légalité, et je suis le premier à dire que la convention doit être approuvée.

J'ai demandé la parole pour appeler votre attention sur un vœu que la Commission a exprimé, ou plutôt sur un conseil qu'elle semble avoir voulu donner au Gouvernement du Roi, d'entrer le plus promptement et le plus largement possible dans la voie du libre échange. Cette doctrine est séduisante, je l'avoue, mais elle peut avoir des conséquences funestes pour l'industrie nationale, et au lieu de se lancer dans cette voie avec précipitation, je crois qu'il conviendrait d'abord d'approfondir la question, de l'étudier sur toutes ses faces, non-seulement sous le rapport théorique, mais dans son rapport avec nos intérêts manufacturiers. Ne perdons pas de vue que c'est à son acte célèbre de navigation que l'Angleterre a dû la puissance de sa marine ; si je n'affirme pas cela comme juge compétent, je le dis d'après ce que j'ai lu à ce sujet ; et la puissance de cette marine est telle aujourd'hui, qu'elle n'a pas de rivale en Europe. Dans cet état de choses, elle a pu, sans inconvénients pour elle, aujourd'hui qu'elle a atteint son but, renoncer aux avantages que lui assurait l'acte de navigation. D'un autre côté c'est à son système à la fois prohibitif et restrictif, que l'Angleterre a dû le prodigieux développement de son industrie manufacturière, qui sur le plus grand nombre des articles n'a pas de rivale, et qu'elle peut faire une concurrence dangereuse à quelle nation que ce soit sur presque tous les marchés du monde. La doctrine du libre échange est préconisée en Angleterre depuis plusieurs années ; mais elle est moins dangereuse pour ce pays que pour les autres ; et par conséquent il n'est pas étonnant que cette doctrine ait de l'autre côté de la Manche de nombreux professeurs. Nous ne sommes pas dans une position identique ; je voudrais que nous puissions instituer une enquête afin de porter nos investigations sur tous les points de cette importante question, avant que le Ministère prit un parti à cet égard. Je crois que le Parlement de notre pays pourrait ordonner cette enquête, le Parlement anglais ne s'en fait pas faute, et l'Assemblée législative de France en a ordonné une dernièrement. Bien que la doctrine du libre échange soit fortement préconisée en Angleterre, le Parlement s'est bien gardé d'entrer dans cette voie ; il a rectifié ses tarifs. Je crois, si je suis bien informé, qu'il n'y a plus des droits prohibitifs, mais il y a encore des droits restrictifs, et des droits restrictifs très-forts. Ainsi, sur les tissus de soies étrangers il y a des taxes de 50 à 40 pour cent de la valeur. J'ai vu ce fait relaté dans un document adressé au Parlement de France par la Chambre de commerce de Lyon.

Un autre fait est plus saillant encore : on ne peut pas contester que l'industrie cotonnière ne soit plus florissante en Angleterre que partout ailleurs ; eh bien, malgré cette supériorité, elle a maintenu un droit d'entrée, qu'elle vient d'abaisser tout récemment, et qui est réduit à 10 pour cent de la valeur. Elle aurait pu permettre l'entrée libre, car elle n'a rien à craindre sous ce rapport. Enfin, je vous citerai les Etats-Unis d'Amérique, qui ont fait avec l'Angleterre un traité de réciprocité. Eh bien, non-obstant ce traité, et quoique la matière du coton soit indigène aux Etats-Unis, qu'elle croisse sur leur propre sol, ils ont maintenu sur les cotons couvrés, venant de l'étranger, un droit de 50 pour cent, qui sera abaissé jusqu'à ce qu'il soit réduit au droit de 20 pour cent de la valeur. Il y a loin de là à la doctrine du libre échange. J'ai puisé ce dernier fait dans les extraits d'enquêtes parlementaires, auxquelles il a été procédé en Angleterre depuis 1835 jusqu'en 1840.

Je livre, messieurs, ces faits à votre appréciation, et surtout à la sagesse du Ministère, afin qu'il ne marche pas trop

promptement dans la voie du libre échange qui pourrait ruiner nos fabriques, ou du moins leur porter un grave préjudice, sans leur offrir en retour la moindre compensation. Je conviens que le tarif de nos douanes a besoin d'être modifié, qu'il y a des droits exorbitants qu'il faut abaisser; mais encore une fois, je suis loin de penser que nous devons entrer dans la voie du libre échange, dès à présent.

BALBI-PIOVERA. Prendo la parola per rispondere prima al maresciallo Della Torre, poi al senatore De la Charrière.

Io credo che la marineria genovese altro non domanda che la protezione di essere equiparata in tutto alle altre potenze, e che quando non avrà maggiori diritti da pagare sullo scafo dei bastimenti, essa avrà conseguito quel maggior premio che il maresciallo le desiderava, ed in allora non vi sarà più bastimento che navigherà con bandiera straniera.

Quello che domando adunque per la marina mercantile si è, ripeto, che essa sia posta al livello di qualsiasi marineria, lasciando poi a lei il fare concorrenza; ed io non dubito che allora essa colla superiorità de' suoi marinai, e col buon prezzo dei suoi noli, non possa superare od almeno pareggiare ogni altra marina.

Quanto al senatore De la Charrière, io credo che esso sia uscito alquanto dalla questione. In questo momento non si tratta che della libera navigazione, e non si parla ancora del libero scambio, cioè di togliere tutti i diritti che possono gravare le mercanzie manifatturiere. In Inghilterra, lo so, che puossi predicare quanto si vuole questa massima, che distruggerebbe presso di noi tutte le nostre fabbriche: ma qui non cade la questione: essa non istà su altro che nel facilitare la navigazione, ossia il trasporto. Quando ne saranno agevolati i modi, col tempo si giudicherà, se le nostre manifatture possano sostenere la concorrenza colle fabbriche inglesi.

DI SANTA ROSA, ministro di agricoltura e commercio. Le parole festè dette dall'onorevole senatore Balbi mi dispensano dal fare ulteriori riflessioni. Per rispondere a quanto fu premesso dagli onorevoli senatori Della Torre e De la Charrière io debbo tuttavia soggiungere che credo ugualmente col senatore Balbi che il motivo principale che indusse molti dei nostri navigatori a portarsi sotto nazione straniera si è precisamente perchè molte marine mercantili estere sono meglio tutelate dai loro propri Governi che non fosse la nostra.

Quindi avviene che molti dei navigatori genovesi si fanno dare patenti dal commercio toscano, che appunto pagava minori dazi, minimi diritti di navigazione dei propri; come altresì molti si facevano patentare dalla così detta autorità gerosolimitana, cioè avevano patenti spedite da un'autorità ecclesiastica stabilita in Gerusalemme, e riconosciuta. Anche la marina austriaca usa tutte le facilitazioni possibili alla propria marina mercantile di Trieste. Epperò il Ministero, quando propose la legge dell'abolizione dei diritti differenziali, si preoccupò con tutto l'impegno a riformare i nostri diritti di navigazione, appunto perchè queste facilitazioni degli altri Governi per le proprie marine mercantili potevano portare una concorrenza distruggitrice per la nostra.

Ha osservato assai bene l'onorevole senatore Balbi, che il senatore De la Charrière, nelle avvertenze che voleva portare al signor ministro, aveva forse posta innanzi una nuova questione che non era quella che cadeva nella discussione al dì d'oggi. Certamente vi è una gran differenza dalla

questione relativa a procurare ogni facilitazione a' navigatori pel libero sfogo del commercio, dall'altra che riflette i dazi e le tariffe doganali.

Quantunque per la mia propria opinione io sia molto propenso a credere migliore la teoria del libero scambio, che non sia la teoria protezionista, anche in materia di tariffe e dazi doganali, tuttavia io veggio non essere questo nè il momento nè l'opportunità di discutere tale materia. Laonde mi rapporterò, per ora solamente, al promuovere il più che si può la maggior facilitazione al commercio nostro marittimo. E veramente si fa con ciò un vantaggio tanto più naturale al commercio nostro, che oltre ad essere un commercio di consumazione, è altresì di commissione; e forse la parte del commercio di commissione supera la parte di consumazione. È quindi indispensabile che l'emporio di Genova, il quale ha il privilegio di essere un porto franco, perchè abbia a prestarsi agli interessi del commercio di commissione, possa nel suo porto veder entrare la maggior quantità di navigli che rechino mercanzie estere.

Io ho creduto di dover dare queste spiegazioni a maggior giustificazione della parte che oggi fu messa in discussione intorno al trattato colla Toscana.

SAULI. Io mi dispongo volentieri a dare il voto alla legge che ci viene proposta, perchè si riferisce ad una convenzione la quale è resa solamente obbligatoria per sette anni, cioè sino al 1857. La natura del commercio è talmente oscillante che fa d'uopo conservare a noi medesimi la libertà di poter cambiare nostri provvedimenti in tutto ciò che lo riguardano. Per esempio, la legge che stabiliva un diritto differenziale sul trasporto degli olii, dei vini e dei cereali venne sancita appunto allorchè si fermarono patti d'amicizia e di commercio colla Sublime Porta Ottomana. Oltre alle ragioni addotte dall'eccellentissimo conte Della Torre, rammento che si era contratto l'impegno colla Porta Ottomana, di obbligare i capitani dei nostri navigli a navigare colla propria nazionale bandiera. Ora quel trattato fu di grandissima utilità. Per esso si stabilirono in modo sicuro le nostre mercantili corrispondenze con tutti gli scali di Levante; per esso si riaprirono ai navigatori genovesi le fauci dell'Ellesponto e del Bosforo, che già da quasi quattro secoli loro erano chiuse. Se ora o nell'avvenire si presentasse l'occasione di fare un provvedimento, o di fermare con estera potenza qualche trattato evidentemente utile al nostro commercio, sarebbe gravissimo danno per noi trovarci colle mani legate, per virtù di impegni già anteriormente contratti. E perciò, siccome alcuni fra gli onorandi miei colleghi si fecero carico di presentare le loro osservazioni ai signori ministri, così ardisco ancor io di dir loro che vadano molti cauti nell'inceppare la libertà della legislazione commerciale. In questa parte più che in ogni altra *il faut avoir ses coudées franches*.

Coll'abolizione del diritto differenziale si priva la nostra bandiera d'un vantaggio che prima gli era stato concesso. Ed io sono d'accordo coll'onorando amico mio e collega il senatore Balbi che la marineria mercantile merita un grandissimo riguardo.

La marineria militare si alimenta essenzialmente dalla marineria mercantile; ora voi avete udito in precedenti sedute uno dei nostri colleghi, pieno d'alti spiriti, confortare il Senato a consentire ragguardevoli sacrifici pel mantenimento dell'esercito di terra. Io fo la medesima istanza in favore dell'armata di mare.

Mercè dell'unione della Liguria cogli altri regi Stati, noi siamo diventati potenza marittima.

Io son d'avviso che forse la migliore speranza di risor-

gimento per gli Stati meridionali d'Europa sta nel Mediterraneo, nella vita e nell'attività che per lui si prepara; e che per conseguenza noi dobbiamo usare la massima diligenza per impedire che vengano meno le forze marittime che ora noi abbiamo, e che potrebbero ancora rendersi maggiori.

COLLA. Io non intendo di pferendere a trattare la questione generale sull'abolizione dei diritti differenziali; questa questione sembra che debba essere riservata ad un altro momento principalmente, perchè il ministro di agricoltura e commercio ci annunciò la prima presentazione di una legge abolitiva, in genere, di questo diritto. Io avr' anzi desiderato che la Commissione, senza portar giudizio sopra una tale questione, si fosse limitata a proporre l'adozione di questa legge alla quale ben volentieri io mi associo.

Veramente il trattato di cui stiamo occupandoci non è un trattato di commercio, ma piuttosto una concessione da noi fatta alla Toscana. Tuttavia le ragioni addotte dalla Commissione, e quelle che si recarono da alcuni degli oratori, mi sembrano giustificare pienamente questa concessione. Sopra tutte le altre considerazioni io metterei questa, che nessuna bandiera di uno Stato italiano debba essere considerata straniera nei porti del nostro paese per eccellenza italiano di sentimenti e di sacrifici. Ma la Commissione ha spinto più oltre le sue osservazioni, facendo un anticipato giudizio sopra un'abolizione intiera di diritti differenziali. Addusse due fatti, i quali mi pare che non si possono ammettere, perchè mi sembrano non abbastanza accertati, e non producenti quelle conseguenze che la Commissione ha creduto di derivare. Questa ha detto in primo luogo che il trattato differenziale sopra i cereali non ha fruttato che ad alcuni armatori. Io posso di certa scienza asseverare che questo trattato ha fruttato moltissimo a 25 o 50 mila marinai ed alle loro famiglie poste sulle due riviere di Genova, che non avevano altri mezzi di sussistenza, fuorchè il prodotto della navigazione; ed ha fruttato altresì moltissimo in tempi in cui altri mezzi, altre speculazioni non si avevano per alimentare quella navigazione che è di tanto conto.

La Commissione, in secondo luogo, ha osservato che, dopo l'introduzione del sistema differenziale, il porto franco di Genova, che dapprima era l'emporio dei cereali, diventò nel 1825, per quanto concerne questi cereali, poco più di un semplice deposito per la consumazione dello Stato.

Io credo che questo fatto non sia stato abbastanza esaminato, nelle poche ore che passarono fra la distribuzione della relazione ed il cominciamento di questa discussione. Io non ho potuto raccogliere cognizioni positive sugli ultimi tempi; ma per quanto mi è occorso di vedere in epoca alquanto più rimota, posso accertare che dal 1825 fino al 1838 e 1839 il commercio de' cereali è stato abbondantissimo in Genova, e non solo per la consumazione interna, ma ben anco per la esportazione all'estero. Aggiungo che quand'anche questo fatto fosse vero, non si dovrebbe in nessun modo impedire alla legge il favore di una diminuzione di dazio pei cereali introdotti sui bastimenti nazionali. Una prova evidente in senso contrario si avrebbe dal solo confronto della piazza di Livorno con quella di Marsiglia. Livorno, senza diritto differenziale, ha veduto scemare il suo commercio; Marsiglia, col suo diritto differenziale, lo ha veduto crescere. Ciò prova ad evidenza che il crescere o diminuire di questo commercio non dipende dal maggiore o minore favore che siavi rispetto al dazio, ma ciò dipende essenzialmente (ed ognuno lo vede) dalla maggiore o minore consumazione interna della merce che si tratta di trasportare.

Io credo dunque che non si abbia a pregiudicare menomamente la questione dell'abolizione generale, questione che vuole essere maturata, e per cui io sono ben lungi dal voler parleggiare per la conservazione, ma che si debba tuttavia evitare d'indurre il Governo in errore sull'importanza di quest'abolizione. Bisogna pensare che la marina nostra è composta, come io diceva, di 25 o 50 mila naviganti; che ha un capitale di 40 milioni e più in materiale di bastimenti; che il nolo di questi bastimenti ogni anno ascende a circa 6 milioni, ed un milione è intieramente dovuto al nolo dei cereali; e questo milione si divide fra un immenso numero di famiglie. Può essere, io non lo nego, che sia conveniente di far cessare questo vantaggio dovuto principalmente al favore del dazio, ma io credo che il Ministero debba apprezzare tutta l'importanza di un tale sacrificio che si vorrà imporre alla nostra navigazione, e che perciò metterà ogni impegno per favorire la navigazione medesima, sia nei trattati che dovesse ancora concludere, sia negli altri provvedimenti che saviamente si proposero da alcuni dei nostri colleghi. Finalmente la Commissione si fondò sull'avviso e sui regolamenti della Camera di commercio sedente in Genova. Io porto ferma opinione che quando si tratta di concludere trattati di commercio e di fare riforme alla legge doganale, molto convenga di consultare le Camere di commercio; ma credo altresì che queste non debbano essere composte unicamente dei magnati del commercio generale residenti nelle città principali, ma che in esse debbano essere presenti tutti i rami di commercio, sia di terra che di mare, sia d'ogni genere di industria. A questo fine un progetto di legge già da lungo tempo si era ordinato, nel quale s'introduceva il sistema elettivo, e si compilava in tal modo che tutti i commercianti potessero aver parte alle disposizioni che dovessero suggerirsi e consigliarsi al Governo. Io spero che il signor ministro di agricoltura e commercio vorrà assicurarci che questa legge non tarderà ad essere presentata e discussa, per rendere più tranquille tutte le persone addette al commercio nostro.

DI SANTA MOGA, ministro di agricoltura e commercio. Son lieto che il senatore Colla mi abbia porta l'occasione di assicurare il Senato che quelle medesima legge che fu già da me proposta l'anno scorso alla Camera dei deputati, rispetto alla riorganizzazione delle Camere di commercio, fa oggetto di nuovi studi e di nuove considerazioni, onde poterla riprodurre migliorata. Io posso assicurare il Senato che quanto prima avrò l'onore di presentarla al Parlamento.

MALEI-PIOVENA. Domando la parola per far osservare al signor senatore Colla che le sue informazioni avrebbero bisogno di essere più accertate, perchè la prosperità di Livorno data appunto dalla legge restrittiva del commercio ligure, e molti negozianti e capitalisti della piazza di Genova hanno deposito nella suddetta città.

DI SAN MARZANO, relatore. Riguardo all'osservazione fatta dal signor senatore De la Charrière, la Commissione si crede in obbligo di dichiarare che quanto a lei parve di dover consigliare era solamente relativo al libero scambio in materia di commercio, di navigazione, ma non mai all'industria del paese. Per ciò che riguarda poi l'osservazione dell'onorevole senatore Colla, non attaccando in nessun modo la legge che ci viene proposta, e non riguardando che una opinione manifestata dalla Commissione, credo non si debba entrare in discussione sopra un punto che esigerebbe un grande sviluppo di materia e di cifre per poterlo dilucidare.

ALFERRA. Domando la parola.

Io sono d'accordo con tutti i preopinanti in un punto, ed è

questo: che si abbia a dare il voto favorevole al progetto di legge che ci è presentato per l'approvazione del trattato concluso colla Toscana. Ma non saprei in qual modo mettermi d'accordo nè coll'onorevole senatore De la Charrière che respingeva la verità della teoria che conduce al libero scambio, nè con gli altri preopizanti, i quali hanno sostenuto che la questione di libero scambio fosse estranea alla discussione attuale. Io invece credo che l'una e l'altra questione siano talmente vincolate, che l'una non si possa separare dall'altra. E ne addurrò in fatto due prove, sia in vista che si addivenga a simili negoziati, come è quello a cui è stato condotto il presente Ministero; sia in vista che concorra in un porto, in un litorale la più gran quantità di mercanzia, e questo porto e questo litorale diventino l'emporio più possibilmente esteso delle mercanzie che fanno l'oggetto del commercio delle varie nazioni; pel quale effetto è necessario che si levino gli ostacoli che sinora si sarebbero opposti, fra cui certamente si devono annoverare come principali, i diritti esagerati di tariffa doganale, ai quali conviene prima di tutto porre rimedio. Di ciò noi abbiamo un esempio in un paese vicino.

Da rapporto ultimamente pubblicato in Francia viene a risultare che per ragione di dazi esagerati, che pesano sopra certi oggetti, i quali entrano nella costruzione delle navi mercantili, la marineria mercantile francese nella costruzione delle navi di cui si serve, viene a sostenere una maggiore spesa di 18 milioni all'anno. Se dunque noi facciamo il paragone fra la marineria francese e la nostra, supponendo che la marineria nostra mercantile possa valutarci la nona parte della marineria francese, siccome la tariffa doganale vigente fra noi non è gran fatto differente dalla tariffa doganale di Francia, ne verrebbe a conseguire che la nostra marineria mercantile soggiacerebbe ad un sovraccarico, pel quale il solo progetto di costruzione dovrebbe considerarsi di circa due milioni. Dunque mi pare che si possa concludere che la questione del libero scambio, ossia di una riforma delle tariffe doganali, non sia per certo estranea alla questione presente: a quella che si è specialmente presentata dal trattato di abolizione dei diritti differenziali; ed osservo che, siccome quest'esempio dell'abolizione dei diritti differenziali si è dato dall'Inghilterra, mi pare che non solo il concetto sia da adottare, ma che sia anche da imitare il procedere suo in questa via di riforme e di libertà. Infatti non è, come forse alcuno crederebbe, che solo in questi ultimi anni l'Inghilterra si sia avviata per tale strada: è già da molti e molti anni che ella ha fatto dei passi, e dei passi molti. Il primo atto col quale essa venne a derogare in certo modo all'atto di navigazione per la prima volta sancito da Cromwell, e rinnovato da Carlo II, fu il trattato concluso cogli Stati Uniti d'America nel 1815. Questo trattato non fu che un atto di economia, e puramente di economia finanziaria, fatto in vista di una teoria.

L'Inghilterra fu condotta a contrattare la pace del 1815 in questi termini, perchè la pace era un grandissimo bisogno anche per lei in quell'epoca, e perchè gli Stati Uniti non volevano sottoscriverla, se questa condizione della parificazione delle bandiere non era conceduta; oltre a ciò, perchè il commercio tra l'America del Nord e l'Inghilterra che prima del 1783, anteriormente alla guerra, era di 216 mila tonnellate, pochi anni dopo, per ragione della reciprocità di trattamento stata apposta alla sua esigenza risultante dall'atto di navigazione, si era ridotto da 26 a 19 mila. Veramente si rialzò pochi anni appresso, ma ciò non fu che precariamente; e verso il 1812 il commercio coll'America era ridotto a pochis-

sima cosa. Il passo fatto dall'Inghilterra per entrare nella via progressiva di libertà si deve, a parer mio, assegnare all'anno 1823 (ed è questo che mi importa di addurre), cioè dopo che il Governo inglese, essendo ministro il celebre Huskison, intraprese le riforme.

La prima riforma essenziale finanziaria non fu che dopo aver fatto ammettere dal Parlamento le sue viste in materia di riforme doganali, che lo stesso ministro propose ed ottenne dal Parlamento medesimo un doppio bill, il quale autorizzava il Governo a concedere favori a quelle potenze, le quali dal loro canto avessero dimostrato in modo soddisfacente (diceva la legge) come fossero disposte ad accordare ad essa simili agevolezze.

Nella seconda parte dello stesso bill era detto che il Governo veniva autorizzato ad aggravare la condizione di quelle potenze marittime, le quali non usassero alla marineria inglese quelle facilitazioni che era esso disposto ad acconsentire alla marineria straniera. Ed infatti poco dopo il 1823 fu concluso il primo trattato relativo ad una diminuzione non assoluta, ma parziale dei diritti differenziali colla Prussia, quindi coll'Austria, quindi colla Russia negli anni 1833 e 1838. E qui si fermò per alcuni anni il progresso dell'Inghilterra in questa via. Non fu che verso il 1844, come ognuno sa, e il 1845 che essendo ministro il signor Peel, fu data una nuova spinta alla riforma della tariffa doganale dell'Inghilterra. E siccome già nelle prime riforme erano stati aboliti tutti i diritti assolutamente proibitivi, così furono diminuiti di molto quei diritti che non solamente in vista di fiscalità, ma che in vista di protezione erano stati conservati dal ministro Huskison nella sua prima impresa di riforma. Questa seconda audò molto più oltre di quello che sembra opinare l'onorevole nostro collega signor De la Charrière, poichè io non credo che al presente non vi sia diritto sulle provenienze estere che oltrepassi il 55 per 100.

Può essere che io sia in errore; non voglio affermare la cosa positivamente; ma è una mia credenza...

DE LA CHARRIÈRE. Je n'affirme pas; mais j'ai vu que les Chambres de commerce de Lyon avaient dit que la soie coûtait 30 pour 100.

ALFIERI. ... e non è dunque che dopo essere arrivata a questo punto di riforme nella sua tariffa, nel suo sistema doganale che l'Inghilterra, credendo di essersi assicurata quello scopo che ognuno deve prefiggersi quando intraprende simili riforme e abolisce i diritti differenziali, addivenne a quell'atto assoluto, finale, che ebbe la data dell'anno scorso, cioè del 1849.

Ora, io credo che per quante siano state le riforme daziarie introdotte fra noi (e molte se ne son fatte), lungi siamo ancora dal poter paragonare sotto questo rapporto la nostra condizione a quella dell'Inghilterra. Infatti le prime riforme, se io non erro, datano presso noi dal 1824 e 1825; e se ben mi ricordo esse avevano tratto al commercio della seta. Dal 1825 al 1856 non ho memoria che grandi innovazioni si siano fatte in questa materia. Nel 1836, essendo ministro delle finanze il conte di Pralorme, si intraprese uno studio di riforma della tariffa doganale, ed alcuni cambiamenti utilissimi vennero allora introdotti. Al conte di Pralorme succedeva l'onorevole nostro collega che sta seduto in faccia a mè (*Additando il senatore Gallina*), il quale si adoperò con quella benemerita che tutti sanno a stabilire nell'amministrazione delle nostre finanze l'ordine, l'economia e la moralità; così che se il nostro credito finanziario giunse a quel segno ove è salito, sicuramente è per grandissima parte a lui, secondato dal Consiglio di Stato, che se ne deve la lode.

Dal 1836 al 1842 credo che tre particolarmente fossero gli cambiamenti introdotti nella tariffa doganale. Il primo riguardante l'estrazione della seta greggia; il secondo riguardante il commercio dello zucchero; il terzo ad un cambiamento del sistema per l'introduzione dei grani. Ma nel 1842 fu intrapresa una riforma doganale più essenziale, più profonda. Allora fra le altre cose vennero abbassati i diritti sui cotone, sul ferro, sulle pannine, sulle pelli e vari altri oggetti di minore entità. E questo mi dà occasione di osservare che furono sicuramente le industrie alle quali si riferirono queste diminuzioni di dazio protettore che presero fra noi il maggiore sviluppo, e che con miglior lena percorsero la carriera, la quale deve portare ad una prosperità che loro prima mancava.

Dopo il 1842 alcuni cambiamenti si fecero, ed uno, credo, sia stato utilissimo al commercio di Genova, e fu il cambiamento di sistema riguardo al modo di deposito; poichè se anche prima si fossero riformate le tariffe nel modo che pareva desiderabile, tuttavia, siccome il porto di Genova era materialmente poco capace di non troppo grande quantità di merci, non si sarebbe potuto aumentare l'emporio che si desiderava vi si fosse stabilito; invece, dopo che si è permesso il deposito fuori del porto franco delle materie più ingombranti, il commercio di queste ha naturalmente potuto prendere uno sviluppo che non aveva prima.

Premesse queste considerazioni che mi sembrava utile si avessero presenti nella questione che ora trattiamo, io ritorno alla conclusione che mi era prefissa di presentare al Senato, ed è: che approvando il trattato quale è stato presentato, poichè esso non ci vincola per nessun modo ad atti ulteriori, sia da invitarsi il Ministero a considerare la necessità di fare uno studio profondo e di farlo quanto prima, sulla nostra condizione industriale e commerciale; di fare un'inchiesta sopra la convenienza dei dazi che ora sono ancora conservati nella tariffa e prima di tutto venire al disimpegno di questa tariffa medesima, la quale è carica di moltissime denominazioni di merci che non fanno oggetto di vero e proficuo commercio e che non danno alcun beneficio all'erario. Quindi è pure da invitarsi il Ministero ad esaminare fino a qual punto sono da mantenersi i diritti che si devono pagare dai nostri naviganti ai consolati posti nelle varie parti del mondo: fino a qual punto sia utile e giusto che la marineria mercantile contribuisca ad alimentare la cassa degli invalidi; sino a qual punto convenga per altri motivi assoggettare i nostri naviganti a certe cauzioni che impediscono il libero e pronto movimento quale lo esige lo stato del navigatore; e finalmente di vedere, siccome si è fatto altrove, se non ci sarebbe mezzo di liberare i costruttori di navi da quel sopraccarico di spesa che loro tocca in ragione dei dazi medesimi che gravitano su varie materie, come il lino, il cordaggio ed altre cose che ora è soverchio il nominare.

PRESIDENTE. Il senatore Albini ha la parola.

ALBINI. Si è sinora lungamente parlato sopra la marina mercantile e sopra il commercio; però non si è fatto menzione, in caso di un sinistro, come riparare ai bisogni di della marineria mercantile che del commercio, per cui mi permetterà qui di fare qualche osservazione.

Dirò che la mal sicura posizione della marina mercantile, e i rilevanti capitali che trovansi esposti nel commercio mercantile, e gli individui applicati a quel ramo d'industria in cui espongono la loro vita, mi mettono nel dovere di sottoporre alla saviezza del Senato alcune osservazioni che spero vorrà prendere nella giusta sua considerazione perchè venga maggiormente cautelata, facilitata e protetta al paro delle

altre nazioni, essendo questa in gran parte, la risorsa della Liguria.

La bandiera nazionale che sventola sulla superficie del mare in tutte le parti del globo, la riputazione della marineria ligure che data da vari secoli e che ora è alquanto decaduta per le passate vicende, è sommamente aumentata da che la bandiera non fu più soggetta alla guerra cui andò sottomessa da sì lungo spazio d'anni, e per maggiore schiarimento avrò l'onore di presentare un confronto.

Nel 1817 il fu ammiraglio conte Desgeney di celebre memoria per la marina creò una Commissione della quale io facevo parte per formare uno stato numerico di tutti i bastimenti e marinai della Liguria, il cui risultato ascese a 986 bastimenti, 13,660 marinai.

Un secondo scrutinio ebbe luogo nel 1827, ed il numero dei bastimenti si trovò a 2824 e marinai 31,201. Un sì rapido progresso nella gente di mare determinò il Ministero a diminuire questa forza ed ordinò che i pescatori ed i barcaiuoli fossero levati dalla matricola dei marinai per far parte della leva di terra, ed a seconda di questa disposizione circa nove mila furono levati da quella matricola, il che provocò una emigrazione, la quale si mantiene tuttora, ed a cui io crederci necessario di mettere un riparo.

Nel 1° del 1848, epoca nella quale si fece l'ultima statistica, i legni ascsero a 5381 ed i marinai a 23,152; dimodochè nel corso di anni 30 la nostra marina aumentò di 2368 bastimenti e di 9889 marinai. Un così vistoso progresso non può che meritare l'attenzione del Senato e della nazione tutta per secondare così rilevante ramo d'industria commerciale.

Questi 5381 bastimenti riuniscono insieme una portata di 149,668 tonnellate equivalenti a 5 milioni circa di cantara, i quali legni, calcolati secondo le regole della costruzione marittima, sono del valore di 50,200,000 lire. Ora si aggiunga a questa somma lo ammontare del carico dei legni (che per una regola comune, avuto riguardo al diverso valore delle merci contemplate quelle di alto prezzo e quelle di minor prezzo, come olio, coloniali, grano, cotone, lane, canapa, legname, carbone, sale, e senza andar più lungi, a proporzione fatta sotto varie prove, il valore del carico non si può in regola comune calcolare meno di tre volte il valore dello stesso bastimento), formerebbe una somma di 90,600,000 lire, la qual somma unita a 50,200,000 lire, valore dei 5381 bastimenti, costituisce un capitale di 120,800,000 lire, di modo che questo rilevante capitale veleggia sul mare annualmente sopra un sì gran numero di legni coperti dallo stendardo nazionale.

Lascio ora al savio giudizio e al luminoso discernimento del Senato il giudicare se simili capitali ed un numero così ragguardevole di sudditi debbano fare il loro commercio intieramente allo scoperto senza scorta, senza stazionari, nè stabilimento alcuno.

Qual protezione offre il Governo a questi legni? Quali facilitazioni accorda lo Stato ad un sì azzardoso ramo di commercio, che mantiene in attività un numero infinito d'individui anche a terra, e forma una catena di proficue risorse a tutte le popolazioni del litorale? Reca questo allo Stato un ricco introito di 8 e più milioni di diritti doganali che s'incassano in tutta l'estensione del litorale, senza tener conto degli immensi vantaggi che ne ridondano, e che seco attraggono.

Se tutte le nazioni marittime tengono legni da guerra stazionari in tutte le regioni ove hanno un attivo commercio, perchè non s'impiegherà parte dei legni da guerra a questo importante servizio?

Mi sia ora permesso d'interpellare col massimo rispetto il Ministero: qual garanzia attualmente presenta al commercio la marina militare in caso di qualche rottura con una nazione anche di terz'ordine? Tutti i nostri legni da guerra, gran parte per vetustà, esigono una forte riparazione da non potersi fare in mare, se non che in un bacino, o in un alaggio a terra, edifizî questi indispensabili per un arsenale marittimo, ma che non furono costrutti, sebbene si siano fatte replicate richieste. Io non son lungi dal credere che qualcuno non sia da condannare, perchè quattro di essi datano la loro costruzione dagli anni 1827 e 1828.

Il bacino non potrà essere servibile che fra due anni, salvo anche gli inconvenienti a cui vanno soggette quelle idrauliche operazioni nella loro riuscita. Tutti i materiali dell'alaggio sono appena portati nelle spese di quest'anno, e non sarà desso similmente ultimato che nella medesima epoca del bacino.

Molti sono i casi ricordati ai tempi nostri, nei quali si dovette con premura correre nell'Africa per riparare urgentemente ai bisogni del commercio, motivo per cui conviene di far cessare quello stato anomalo, il quale, col discredito immenso che reca al Governo, mantiene non senza ragione nei marinai e nei commercianti uno spirito di diffidenza, che si stende all'estero nell'atto che la marina delle nostre navi da guerra ha sempre presentato una protezione al commercio.

Fra gli individui matricolati della marina mercantile...

PRESIDENTE. (*Interrompendo*) Prego l'oratore a voler rientrare nella discussione dei diritti differenziali, sulla quale si aggira la nostra questione. Se a proposito, non di un motivo, ma di un desiderio espresso nel rapporto, si vuole discendere a riconoscere i bisogni del servizio marittimo militare, e i rimedi da apportarvi, della qual cosa si discorrerà più opportunamente nella disamina del bilancio della regia marina, si uscirà certamente fuori della questione che principalmente dobbiamo avere in mira.

ALBINI. Se non mi è permesso di leggere il rimanente...

PRESIDENTE. Io non vieto la lettura del rimanente; invito solamente l'oratore a ridursi ai punti precisi della proposta questione.

ALBINI. Non ho più che poche parole ad aggiungere. (*Legge*)

Fra gli individui matricolati della marina mercantile vi sono 1098 capitani, 83 dei quali di prima classe e 1012 di seconda; quelli di prima sono quasi tutti di Genova e suoi

contorni per la facilità che hanno di andare alla scuola in quella capitale; il che non possono fare quelli della riviera, mentre sarebbe per loro troppo dispendioso. Ed a questo riguardo oserai proporre che si stabilissero due scuole per ciascuna riviera.

Conchiuderò col far voti che si attivi la riparazione dei legni che ne sono suscettibili, che si rimpiazzino quelli che mancano, si aumentino il personale ed i legni necessari, si spediscono navi da guerra nelle regioni dai nostri bastimenti mercantili più frequentate, onde coadiuvare e proteggere il favorevole slancio preso dalla marina mercantile; così s'incorrerà il commercio marittimo e la navigazione, s'istruiranno i giovani uffiziali, si eserciteranno gli equipaggi, si recherà un vantaggio allo Stato, e cesserà l'emigrazione dei nostri marinai.

DI SANTA ROSA, ministro di agricoltura e commercio. Se mi permette il Senato, per procurar di recare agli estremi limiti la discussione attuale, io non avrò che a ripetere la protesta che ha già fatto il Ministero, sia per riguardo a quanto fu espresso dal senatore Alfieri, che più direttamente riflette la questione oggi in discussione, sia per quanto allegò il senatore Albini, che cioè il Ministero ha preso a considerare tutte queste parti che, correlative tra loro, dovranno influire a proporre a tempo convenevole al Parlamento tutte quelle leggi di riforme daziarie, di tariffe doganali e simili, che possono insieme influire al miglior progresso ed alla miglior prosperità del commercio.

PRESIDENTE. Non havvi separazione a fare fra la discussione generale e la particolare della presente legge. Dunque pongo ai voti l'articolo unico della medesima.

(È approvato.)

(Si procede all'appello nominale per lo squittinto segreto.)

Risultamento della votazione:

Votanti	48
Maggioranza	23
Voti favorevoli	45

(Il Senato adotta all'unanimità.)

Prima di sciogliere l'adunanza debbo pregare il Senato a volere raccogliersi domani negli uffizi alle 2 pomeridiane per la prima discussione delle tre leggi presentate dal signor ministro della guerra nell'ultima seduta.

La seduta è sciolta alle ore 3.