

LV.

TORNATA DELL'11 LUGLIO 1861

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE SCLOPIS.

**Sommario** — Omaggio — Discussione sul progetto di legge per la riforma delle tasse marittime — Discorso e proposta del Senatore Pareto — Risposta del Senatore Giovanola (Relatore) — Dichiarazione del Ministro d'Agricoltura e Commercio — Considerazioni del Senatore Farina contro il progetto — Replica del Senatore Pareto — Parole del Senatore Giovanola in risposta — Nuove considerazioni del Senatore Farina — Chiusura della discussione generale — Approvazione degli articoli 1 e 2 — Emendamento all'art. 3 del Senatore Pareto combattuto dal R. Commissario — Ritiro dell'emendamento — Approvazione degli articoli 3 al 5 — Emendamento all'art. 6 proposto dal Senatore De Monte combattuto dal Senatore Giovanola e dal Commissario Regio — Parole al riguardo dei Senatori Di Sant'Elia, Martinengo, Farina e Giovanola — Riezione dell'emendamento De Monte — Approvazione degli articoli 6 al 9 — Appunti del Senatore Farina sull'art. 10 — Risposta del Regio Commissario, dei Senatori Giovanola e Jacquemoud — Approvazione degli articoli 10 al 22 — Instanza del Senatore Jacquemoud — Dichiarazione del Ministro della Marina — Presentazione di cinque progetti di legge — votazione del progetto di legge discusso.

La seduta è aperta alle ore 2 3/4.

(Sono presenti i Ministri d'agricoltura e commercio, ed il R. Commissario marchese Serra Cassano, e più tardi intervengono i Ministri dei lavori pubblici e della marina).

(Il Senatore Segretario Arnulfo dà lettura del processo verbale della precedente tornata che è approvato).

**Presidente.** Il signor Giuseppe De Peo fa omaggio al Senato di un suo opuscolo intitolato: *Della prosperità degli Italiani, progetto della fondazione di una Grande Istituzione italo-unitario-industriale-agricola.*

DISCUSSIONE SUL PROGETTO DI LEGGE  
PER LA RIFORMA DELLE TASSE MARITTIME.

(V. atti del Senato, N. 48).

**Presidente.** L'ordine del giorno reca la discussione del progetto di legge per la riforma delle tasse marittime, pel quale è destinato a Regio Commissario il signor marchese Serra Cassano. Leggo il progetto di legge. (V. infra).

Dichiaro aperta la discussione generale.

La parola è al Senatore Pareto.

**Senatore Pareto.** Sebbene poco partitante delle leggi le quali importano tasse sopra l'industria, tasse che vorrei abolite, perchè qualche volta impediscono lo svi-

luppo di queste industrie medesime, però quando queste leggi esistono e non ci è dato di abolirle intieramente, io mi accosto a quei progetti i quali almeno tendono a migliorarle. E certamente la legge che ci è stata proposta ha questo vantaggio, ebbene io la vorrei in alcuni punti modificata, perchè il miglioramento non deve essere fatto in modo che in alcuni punti, invece di migliorare, aggravi le condizioni antecedenti.

La legge sulle tasse marittime che ci viene proposta, ha il vantaggio soprattutto di semplificare, perchè toglie una folla di piccoli diritti i quali più per la molteplicità dei mesesimi che per l'entità loro, gravavano fortemente sopra la marina mercantile. Ma nel far questo, io credo che non abbia raggiunto pienamente lo scopo, perchè invece di produrre una tassa unica, la quale fosse più mite, ne ha proposto una la quale è assai alta. E questa tassa che è quella di cent. 50 per tonnellata per l'ancoraggio, fa sì che, sebbene per alcune qualità di bastimenti vi sia se non miglioramento almeno poco scapito, per altre ve ne sia invece uno assai considerevole. Io confesserò che per le piccole portate il cambiamento è ben piccolo, e in conseguenza non mi farei caso di combattere la legge a questo riguardo; ma quando si passa un certo numero di tonnellate, quando per esempio si è al disopra delle 200 tonnellate e che questi bastimenti possono fare più di un approdo all'anno nei

nostri lidi, io dico che quella nuova tassa è gravissima, perchè carica il bastimento di somme che non avrebbe pagato, sotto il sistema precedente. Migliore per una parte perchè semplifica, questo progetto è adunque peggiore dall'altra perchè l'imposta è assai forte.

Io certo non scenderò a numerosi dettagli, perchè sarebbe lungo l'occuparne il Senato. Solo potrei dare lettura di alcuni cenni che mi sono stati mandati dalla Camera di commercio dai quali apparisce che i bastimenti di 200 tonnellate mentre pagavano forse prima da 100 a 150 franchi, ora, calcolando due approdi all'anno, ne pagano più di 300. Questa differenza la quale è piccola per quelli di 200 tonnellate cresce assai più col crescere del tonnellaggio dei bastimenti medesimi.

Io poi credo che l'aver alzato la tassa a 50 centesimi non sia tanto dannoso per gli antichi Stati, quanto sia invece dannoso per le province meridionali. Negli antichi Stati, la marina aveva preso tale sviluppo che anche un piccolo aggravio può sopportarlo, ma nei paesi meridionali ove questa ha bisogno di svilupparsi, è una misura cattiva, e forse impedirà e arresterà quello sviluppo che sta operandosi.

In conseguenza io, non tanto per la parte, direi finanziaria, quanto per la parte politica credo, che sarebbe bene di poter minorare questa tassa e ridurla da 50 cent. a 40, come era stata originalmente proposta dalla Commissione della Camera dei Deputati in una relazione luminosissima, in cui furono sviluppati argomenti, che a parer mio, dovrebbero convincere chiunque della necessità di questa riduzione.

Io non entrero nella teoria, se siano giuste o non giuste le tasse sulla marina considerate dal punto di vista che sono un corrispettivo per i vantaggi che si fanno alla medesima, perchè mi sembra che potrebbero allora paragonarsi con i pedaggi e le barriere che si pagavano sulle strade, e che i lumi dell'economia moderna hanno, per così dire, aboliti, perchè erano impedimenti gravissimi allo sviluppo della libera industria e del commercio. Ma adesso, dico, mettere una tassa, cosa che non mi onosco del tutto necessaria, e che solo mi vi accosto per i bisogni del momento, credo che sia impolitico portare a 50 centesimi per tonnellata questa tassa, non tanto per noi delle antiche province, ma soprattutto per quelle del mezzogiorno.

Io credo che è un cattivo calcolo dare al tesoro poche migliaia di lire, ed arrestare lo sviluppo di un'industria, che è una sorgente grandissima della nostra prosperità, e deve essere sorgente grandissima della forza nostra; giacchè, Signori, se non avrete marinai, non avrete nemmeno flotta, e la flotta, credo, sarà per l'Italia uno de' suoi più poderosi mezzi di mantenere un primato a cui dobbiamo aspirare.

È in nome di questa Italia, è in nome del suo avvenire che chiedo questo, o Signori.

Mi direte che voglio ottenere cose grandi con piccoli mezzi; ma anche con piccoli mezzi si possono ottenere grandi risultati. Io dunque spero che il Senato vorrà

fare giustizia a questa domanda che è fatta dalla maggior parte della marina, che vorrà prendere in considerazione lo sviluppo della medesima, e votare la riduzione da 50 a 40 centesimi.

Duolmi che questa legge sia venuta così tardi a noi, perchè ci si dirà, che se voi cambiate qualche cosa, essa più non andrà in vigore per questa volta; ma questo non deve trattenerci dal fare il nostro dovere, sperando che la Camera dei Deputati appena si riunirà, se mai avessimo fatto qualche modificazione, vorrà votare la legge nel nostro senso.

Io prendo occasione da questo per dire, che è un sistema deplorabile quello in cui si è entrati in questo anno, di portarci tardi le leggi, perchè il Senato tosto tosto gli sfugge il termine, e diventa una Camera di *enregistrement*, e non più un Corpo deliberante; perchè si è sotto la pressione che, facendo una modificazione, si rischia di fare andare a vuoto una legge che non è buona, ma almeno passabile, che egli delibera.

Spero dunque che il Ministero sentirà una volta queste parole, e terrà il Senato in quella considerazione che deve, e non accadrà più, come è successo quest'anno, che tante volte ci furono presentate leggi, che, per così dire, siamo stati costretti a non modificare, perchè rischiavamo di mandarle a vuoto.

Ora è giusto che il Senato possa avere la sua iniziativa e non sia posto a queste strette.

Io spero adunque che il Senato vorrà tener conto di quanto dissi, e vorrà approvare il proposto cambiamento o riduzione, giacchè da essi dipende il maggior sviluppo della nostra marina.

Senatore Giovanola. Domando la parola.

Presidente. La parola è al Senatore Giovanola.

Senatore Giovanola. L'onorevole proopinante ha esordito col dire, che egli non è in massima avverso alla tassa sull'industria, o perciò ha voluto implicitamente qualificare tassa d'industria quella della quale ora il Senato sta occupandosi; ha poi corroborato questo suo asserito allorchè volle paragonare la tassa marittima ai pedaggi o barriere che anticamente si percepivano sulle strade e sui ponti.

Io credo che non si possa menomamente ammettere questo modo di apprezzare le tasse marittime.

È vero che i porti sono costrutti per l'utilità generale, ma è anche vero che sono costrutti specialmente pel servizio di una speciale industria; le strade che si estendono sopra il territorio dello Stato servono indistintamente a tutti i cittadini, e così anche ai cittadini esercenti la navigazione; mentre invece dei porti ne approfitta esclusivamente chi ha dei bastimenti, e se gli altri vogliono farne uso devono pagare un nolo, un'indennità di trasporto ai naviganti, quindi non regge il paragone fra i pedaggi e le tasse marittime.

Se fosse necessario di qualche autorità per provare questo asserito, io potrei citare l'autorità di un eminentissimo economista inglese il signor Mac-Culloch che nei suoi Principii di economia politica così scrive;

« Le misure di un carattere pubblico immaginate per proteggere la proprietà dagli accidenti naturali, si restringono principalmente a quelle che hanno per iscopo di assicurare la navigazione. Senza la cooperazione o la sanzione del Governo, non si potrebbero nè erigere fari, nè costruire porti sicuri e convenienti. Gli è colle tasse che si deve sopperire alla spesa di siffatte opere; e siccome spetta alla legislazione il dire in qual modo si percepiranno quelle tasse o come si troveranno i denari per far fronte a quelle costruzioni, ad essa devo pur appartenere il decidere sulla convenienza che vi è ad intraprenderle. Non si può nutrire alcun dubbio sulle grandi facilità e sicurezze date alla navigazione in questi ultimi cinquant'anni coll'eruzione di tanti fari, e la formazione di tanti porti. Nel tempo stesso però utilissimo per incoraggiare il commercio che le tasse imposte alla navigazione, a motivo di quelle opere, sieno lievi quanto è possibile. Dove sono pesanti, il marinaio è troppo spesso tentato di ricorrere a porti meno sicuri, ma meno costosi. »

Io credo che il sistema economico inaugurato dal celebre personaggio di cui pur troppo compiangiamo la prematura perdita, fosse precisamente la fedele esecuzione di questi principii di sana economia; ed a norma di essi si riordinarono le tasse già anticamente esistenti, le quali erano le uniche risorse per il mantenimento delle opere marittime. Ho esaminato il bilancio della marina del 1851 prima che il servizio dei porti passasse al dicastero dei lavori pubblici, e non ho trovato altra spesa di opere marittime che la somma di lire 3750 per il concorso del Governo alla Cassa speciale del porto di Genova.

Vede adunque il Senato che cosa spendeva lo Stato per le opere marittime prima della riforma del 1851. Ora lo Stato ha assunto sopra di sé la manutenzione dei porti, il loro miglioramento, la formazione delle calate e l'illuminazione dei moli e delle coste e tutto ciò che si esige per la navigazione.

Ho fatto cenno nella relazione che le spese di tal natura iscritte nel bilancio dei lavori pubblici ammontano quasi a 6 milioni; oltre di che bisogna tener conto di tante altre proposte di spese straordinarie che ci vengono tutti presentate.

Citerò solamente per un semplice esempio quelle di cui mi ricordo: e così per il porto di Tortoli L. 400 mila, per l'escavazione dei porti di cui fu relatore l'onorevole Paleocapa 2 milioni, per una strada da costruirsi a Genova L. 500 mila, per il porto di Rimini 226 mila, ecc.

Vede adunque il Senato che le spese che lo Stato incontra per la navigazione commerciale sono di grandissima importanza a fronte del prodotto che danno i dritti marittimi, i quali sono iscritti in due categorie del bilancio attivo ed in tutto ammontano alla sola somma di L. 980,356. Dunque mi pare che lo Stato non possa usare un sistema più mite, più conforme al

dettato del grande economista inglese che ho avuto lo onore di citare.

L'onorevole propropiante poi si lagnava principalmente perchè il sistema della nuova unca tassa di ancoraggio sia dannoso, od almeno introduca un cambiamento oneroso per i bastimenti al disopra delle 200 tonnellate. Veramente colla soppressione del diritto di spedizione, che era un onere esclusivo alla marina nazionale e quindi deve riguardarsi come un gran beneficio a tutta la marina nazionale in genere, io ammetto che i bastimenti di maggiore stazzatura hanno perduto quel privilegio di cui godevano a fronte delle navi minori le quali in questa parte soggiacevano ad un diritto graduale mentre oltre le 200 tonnellate la tassa di L. 300 triennali era invariabile.

Ma questa agevolezza che colla legge del 1851 si era concessa per favorire la grande navigazione e per istimolo alla costruzione delle grosse navi necessarie alla navigazione transatlantica, poteva reggere come espediente transitorio, senza che vi sia la necessità di erigerla a sistema definitivo.

Abolito il sistema protezionista in tutti gli altri rami, è ormai tempo di abbandonarlo anche in questo. Il che si può ormai praticare senza pericolo di conseguenze perniciose, mentre gli armatori conoscono adesso per esperienza dove sia il loro maggiore interesse, e lo procurano anche senza lo stimolo del Governo.

Quando trovano il loro tornaconto a valersi di grosse navi, non sarà il risparmio di quelle 200 e 300 lire che potranno fare sopra i dritti marittimi che li trattano dal costruire un bastimento, il quale dia loro molto maggior guadagno, di quello proveniente da un bastimento di piccola portata.

E qui anche mi varrò di un'autorità, che il Senatore Pareto e noi tutti altamente apprezziamo, vale a dire di quella dell'onorevole collega nostro Senatore Paleocapa, che pochi giorni fa scriveva in una relazione presentata al Senato sul progetto di legge per l'acquisto di materiali da scavazione dei porti.

Enumerando le cause che necessitano una straordinaria escavazione dei principali porti dello Stato, dopo di avere accennato all'interdimento, soggiungeva:

« La seconda ragione proviene dal continuo progresso che fanno nella portata e quindi nella immersione a carico normale i bastimenti del commercio. Questo aumento, a cui sono allettati gli armatori, non meno che le case di commercio e più ancora le grandi società mercantili dalla evidente economia nelle spese di trasporto, ha fatto e va facendo tali progressi che quei bastimenti, i quali altre volte parevano di capacità straordinaria, ora figurano, tra i mediocri e che oggidì sono comuni costruzioni navali, quell'e le quali, non è un secolo ancora, sarebbero state reputate straordinarie e quasi direi chimeriche. »

Penso pertanto che non abbiamo a preoccuparci della cessazione del favore, del quale nella legge precedente

godava la grande navigazione, che viene ora paraggiata nel diritto di ancoraggio alla condizione dei legni minori.

Soggiungeva l'onorevole Senatore Pareto che egli reputava impolitica la tassa di 50 centesimi proposta, in quanto che la riteneva più onerosa per la navigazione delle provincie meridionali, che non per quella delle altre provincie.

Sono lieto che in questa parte egli abbia citato le provincie meridionali.

Veramente nella difficoltà, anzi nella impossibilità di stabilire un giusto rapporto fra la somma dei tanti diritti parte fissi, parte graduati e parte periodici con un diritto unico, non si può avere un criterio per asserire con certezza se siano più forti i nuovi diritti di quelli che si intende ora di abolire. Osservo però che nella marina napoletana la cosa è molto più facile, in quanto che due soli dei numerosissimi dritti, forse non tutti abbastanza conosciuti, che si pagano dalla marina napoletana, uno cioè il diritto di tonnellaggio, che importa 17 centesimi per tonnellata, e l'altro di lanternaggio che importa altri 17 cent. rilevano in tutto a centesimi 34 ai quali, se si aggiungono tutti gli altri balzelli, che sono veramente in gran quantità, si può essere sicuri che anche al presente quelle navi pagano assai più di 50 centesimi per tonnellata ed approdo.

E qui per darne un saggio al Senato, mi sia permesso di leggere un brano di una relazione semi-ufficiale sulla legge napoletana di navigazione:

« Fra le carte delle quali devesi provvedere un bastimento napoletano si notano il riscontrio, la patente, l'atto di riconoscimento; per ognuna delle quali carte si intende che vi è un dazio, oltre i diritti di tonnellaggio, di bolletta, di spedizione e di passaporto, ed oltre quello che può concernere la polizia e la deputazione di salute. »

Io ho avuto l'onore di accennare ieri al Senato come la marina napoletana si deve trovare grandemente alleviata dalla durezza dell'antica sua condizione, mediante la introduzione delle nostre leggi marittime; basta citare il nuovo sistema delle quarantene, che non era ancora applicato nel regno di Napoli, la riforma delle tasse sanitarie non che l'applicazione del nostro sistema consolare, riordinato recentemente sopra basi assai liberali per la iniziativa del non mai abbastanza rimpianto conte di Cavour.

Mi sembra di avere risposto, per quanto ho potuto adeguatamente alle diverse obbiezioni dell'onorevole Senatore preopinante, le quali, ho tutto il motivo di credere non tratterranno il Senato dal dare la sua piena approvazione a queste leggi.

**Presidente.** Il Ministro di agricoltura e commercio ha la parola.

**Ministro d'Agricoltura e Commercio.** Dopo la luminosa dimostrazione dell'onorevole Senatore Giovanola, io non prendo la parola che per non lasciare senza una risposta le osservazioni fatte dall'onorevole

signor Senatore Pareto intorno alla pratica che egli rimprovera al Governo di portare con molta fretta e con soverchio ritardo le leggi al Senato in modo che egli sia costretto a precipitare in certo modo il suo giudizio, in modo che ne avvenga uno sfruttarsi per così dire abusivamente da parte del Governo la condiscendenza che ha il Senato per la sua prudenza abituale di non arrestare in punto alcuno il movimento della macchina governativa.

A questo rimprovero debbo una risposta anche per ossequio al Senatore che lo faceva al Governo.

Io non credo che il Governo abbia mai avuto in mente, e questo si può credere, di non attribuire al Senato non solamente la gran importanza legale che egli ha nello Stato ma anche l'alta importanza morale che gli dà la sapienza e la prudenza dei membri che lo compongono.

Ciò io dico, o Signori, perchè io apprezzo altamente il Senato, sin dai primi anni in cui si costituì questo nobile Consesso, quando dalle tribune dei giornalisti io avevo l'onore di ascoltare la voce dello illustre Senatore che oggi occupa il seggio della Presidenza, e degli altri egregi oratori che prendevano la parola nelle questioni più gravi e più difficili, quelle per esempio che toccavano i diritti ecclesiastici delle antiche provincie, le quali diedero luogo ad importanti discussioni in quest'aula.

Quel il Governo ha trovato sempre la sapienza pratica di uomini governativi, di uomini a cui è noto il meccanismo difficile degli affari, di uomini che per la loro prudenza spesso appoggiano il Governo anche con indulgenza, perchè conoscono e ponderano le difficoltà in mezzo alle quali spesso si trova.

Il Governo avrà sempre la più alta considerazione al Senato, e se qualche inconveniente della natura di quelli che lamentava il signor Senatore Pareto, è avvenuto, ciò non è se non una conseguenza delle circostanze eccezionali in cui da più tempo versiamo.

Il Senato sa quali e quanto gravi avvenimenti siensi compiuti in questi ultimi anni, e precisamente nello scorcio del 1860 e nel principio del 1861, ed a quanti provvedimenti perciò si è dovuto por mente colla massima urgenza e per dir così con precipitazione; ma posso assicurare che l'urgenza stessa era di ciò cagione e che è mente di tutti i miei colleghi e di me, per quanto mi concerne, di presentare in tempo al Senato le proposte di legge perchè possa assisterli con i suoi lumi, e che non può essere altra la intenzione precisa del Governo.

**Senatore Farina.** Membro dell'ufficio centrale, ed impedito di intervenire alle riunioni del medesimo per indisposizione di salute, io mi trovo quasi in dovere verso l'Ufficio che avevo l'onore di rappresentare e verso me stesso di esporre le ragioni che mi avrebbero reso, se avessi potuto intervenire in seno all'ufficio centrale, completamente dissidente dalle deliberazioni che l'Ufficio ha prese.

Nel farmi a discutere la convenienza della legge della quale ora si sta occupando il Senato, sento anzi tutto il bisogno di liberarmi, dirò così, da una specie di spettro che mi perseguita quando getto gli occhi sopra una tabella che vedo stampata in fine della relazione, dalla quale apparirebbe che le nostre tasse sono talmente tenui in confronto di quelle degli altri paesi, che veramente il gridare contro di esse sembrerebbe piuttosto l'effetto d'indiscrezione, che non la conseguenza di un'intima persuasione.

Se non che precisamente questa tabella ha un poco il carattere di quegli spettri notturni che si dileguano all'apparire del dì.

Infatti alle gravissime cifre che troviamo portate nel totale c'è da contrapporre la gravissima osservazione che le cifre più grosse dipendono da diritti di *pilotaggio*, i quali diritti non si tratta di vedere se siano maggiori o minori fra i vari paesi, giacchè nella presente legge sono conservati, se non erro, all'articolo 14 in quella estensione e con quelle norme che piacerà al Governo di determinare in forza di decreti reali.

Infatti io trovo che questi diritti nel Belgio sono portati a 200 lire; nell'Olanda a 250, in Inghilterra (e qui devo dichiarare che non so come 21 lire sterline si sono fatte ascendere a 671 franchi; non so con qual razza di riduzione, perchè mi pare che si sieno ridotte le lire sterline non a 25, ma a più di 30 lire caduna: di queste non occorre però far parola) e così via via. Di maniera che questa prima osservazione ha cominciato a tranquillizzarmi un poco, perchè lo spettro è andato sensibilmente diminuendo di grandezza. Tuttavia vedendo come un bastimento di 200 tonnellate dovesse pagare a Londra niente meno che 1100 lire e più di diritto, ho detto fra me: mi pare che qui ci debba essere qualche equivoco, e come fortunatamente avevo fra le mani il dizionario accreditatissimo di economia e commercio di Mac-Culloch, sono andato a riscontrare quanto vi potesse essere di vero in queste cifre, ed ho trovato una differenza enorme non solo per le cifre in se stesse, quanto anche a seconda delle provenienze e del sistema col quale queste leggi sono in Inghilterra applicate. E qui prima di tutto io mi permetto di fare osservare al Senato che in Inghilterra i diritti di porto non sono percepiti dallo Stato, ma bensì dalle città. Ora essi variano sommanente a seconda delle condizioni nelle quali le città stesse si trovano. Questa circostanza è già gravissima per sè, giacchè spiega come Londra trovandosi sul Tamigi, considerabilmente dentro terra sopra un fiume che trascina una quantità di balotta attraverso alla quale è necessario mantenere il passaggio, sia necessario che intraprenda continue gravissime spese, le quali fino ad un certo punto nell'errore preconcetto che le spese della marina debbano esser sopportate dai naviganti (errore che or ora andò a dimostrarsi) vengono giustificati fino ad un certo segno gli elevati diritti che si percepiscono dalla città di Londra, diritti

che lo stesso Mac-Culloch non esita a dichiarare essere pressochè insopportabili.

Dando dunque un'occhiata al dizionario di tale autore, ho trovato che la spesa per un bastimento di 40 tonnellate proveniente da Calcutta o da Nuova-York, ascenderebbe effettivamente a poco meno di 1400 franchi; ma ci è una gran diversità, perchè il bastimento invece di essere di 100 tonnellate come è d'atto nel progetto, è di 480. Dunque vedono che mentre troviamo a un dipresso lo stesso risultato nella cifra numerica, essa però va ripartita sopra un bastimento di una portata più grande quasi di tre quarti della precedente.

Tutto in questo modo, almeno in gran parte, lo spettro di questa Tabella, mi farà ad esporre le osservazioni che mi si presentarono in vista delle disposizioni contenute nella presente legge. Non debbo però tacere per completare quel che andavo dicendo relativamente a Londra, che là i diritti sono percepiti in ragione della provenienza del bastimento; e lo stesso Mac-Culloch, che nota questo ammontare di diritti per un bastimento di 430 tonnellate relativamente alla provenienza di Calcutta e di Nuova York, ed successivamente una Tabella del diritto percepito per un bastimento di altra provenienza, sempre di 430 tonnellate, che invece di ascendere a 43 circa sterline, si riduce a 4 lire sterline soltanto, perchè c'è una specie di diritti differenziali di tonneggio, d'ancoraggio e tutti quegli altri di lanternaggio ecc. ecc. che si percepiscono dal magistrato di *Trinity House* stabiliti a norma della provenienza del bastimento, di maniera che la tabella che è annessa alla relazione o nulla prova a favore della tassa proposta dal Ministero, o se prova, come or ora dimostrerò, prova contro di lui.

Favvi un'epoca in cui, quando si trattava di comunicazioni si diceva: le spese delle comunicazioni è giusto che le paghi quello che ne profitta, e siccome quello che profitta è un datatore direi così delle comunicazioni, è in terra il carrettiere, il viandante, quello che passa sulle strade e sui ponti, in mare il navigante, si disse: le comunicazioni di terra devono essere pagate e sopportate dai viandanti e da quelli che trasportano le merci sulle strade; quelle di mare devono essere pagate dai naviganti.

Ma è egli vero che queste tasse si paghino dai naviganti? Per poco che vi guardiate, io credo che ognuno di voi riconoscerà facilmente, che non sono che anticipate dai trasportatori delle merci per mare, ma che in ultima analisi è necessario che ricadano sui consumatori delle merci. Naturalmente se un bastimento deve pagare 50 lire approdando in un porto, quando il padrone del bastimento lo noleggia ad uno che lo carichi, aumenta di 50 lire il prezzo del noleggio medesimo, perchè sa che queste 50 lire le deve sborsare arrivando al porto; è quindi un aumento di prezzo del noleggio, che dipende dalle tasse che sono imposte a coloro che effettuano i trasporti.

Conseguentemente ne viene dimostrato, credo, fino

alla evidenza, che in ultima analisi tutte queste spese non sono sopportate da chi esercita l'industria di trasporti, ma bensì dai consumatori e dai produttori, e che quindi l'abolizione di queste minute tasse non ricade in vantaggio di quelli che fanno il trasporto, ma bensì in generale dei produttori e dei consumatori dello Stato. Credo che la cosa riesca di una tale evidenza, che lo spendervi parole, mi sembra affatto superfluo.

Mi resta a combattere la citazione fatta dal Relatore. O io mi sono altamente ingannato, o la citazione non diceva quello che egli ha creduto di leggerci. Infatti la citazione dice che queste spese di porti debbono essere sopportate con tasse, ma non dice che queste tasse debbano essere imposte piuttosto ai naviganti per gli ancoraggi nei porti, che non alla generalità dei cittadini.

Ora.....

Senatore Giovanola. Lo dice chiaro: è la navigazione.

Senatore Farina. Quand'anche lo dicesse, la cosa non proverebbe nulla, giacchè come ho avuto l'onore di esporre precedentemente al Senato, in Inghilterra queste spese essendo lasciate a carico delle località, non possono essere comprese dalla generalità dei cittadini i quali nelle località non concorrono; conseguentemente la citazione fatta dal Relatore di Mac-Culloch a questo riguardo vien completamente disapplicata dalla circostanza che colà le spese sono a carico delle località, mentre invece da noi essendo a carico generale dello Stato, ogni ragione di convenienza persuade a comprendere queste tasse particolari e minute piuttosto nel sistema delle tasse generali dello Stato, che non in spezzato sistema di tasse speciali.....

Senatore Giovanola. Domando la parola per un fatto personale.

Senatore Farina... o questo evidentemente per il motivo che tutti i cittadini sono consumatori, che una gran parte di essi essendo ad un tempo produttori e consumatori, sono essi e non altri che vengono a profittare dell'abolizione delle tasse medesime.

Siccome poi la tassa, dirò così, per eccellenza sulla consumazione, è la tassa doganale, così trovo che invece di tenere questa spezzatura di tasse, sarebbe infinitamente più comodo per il Governo di aumentare sensibilmente il diritto di dogana su qualche oggetto, anzichè tenere quest'imposta speciale.

Ma se quest'imposta speciale non avesse una conseguenza che io reputo funestissima, e sulla quale andrò ora ad intrattenere il Senato, relativamente alla navigazione, io non mi curerei di sostenere la convenienza della sua abolizione, quantunque, trattandosi di una rendita piccolissima, vi sia nel conservarla il gravissimo inconveniente che le spese di percezione che gravitano sulla medesima, riescono assai sproporzionate ai redditi delle tasse stesse.

Tuttavia, dico, se non fosse che questo inconveniente, io non mi preoccuperei di ritardare la decisione del Se-

nato su questa legge. Ma sgraziatamente questa tassa ha un effetto funesto sull'avvenire della nostra marina.

Mi si permetta qui di richiamare l'attenzione del Senato sullo stadio che percorre adesso la marina, non dirò solo la nostra, ma quella di tutto il mondo, che è uno stadio di trasformazione della marina a vele in marina mista. Questo stadio è riconosciuto da tutti quanti gli scrittori; e a questo riguardo onde dare maggiore peso alle povere mie parole, io mi permetterò di leggere un brano di un'interessantissima memoria stampata nel Giornale degli economisti del maggio ultimo scorso dal signor Tier. In questa memoria, l'autore così si esprime « *S'il est une vérité qui se soit fait jour dans toutes les intelligences, même dans celles que de vieux préjugés, l'esprit de routine et les regrets du passé ont rendus le plus réfractaires au progrès, c'est que l'introduction de la vapeur comme moteur naval a apporté des modifications profondes aux principales conditions de la navigation en général, ou, pour mieux dire, une complète rénovation de l'art nautique.* »

A fronte di questa completa rinnovazione, di questo periodo di necessaria trasformazione della marina, vediamo quali siano gli ostacoli occasionati dalla legge che stiamo oggi per sanare col nostro voto. Onde rendere più concludente il mio ragionamento, mi permetterò di rapportarlo a un esempio determinato di un piroscalo (o bastimento che navighi col sistema misto); e prenderò per esempio il piroscalo della Compagnia transatlantica, che sta per essere acquistato adesso dallo Stato, il quale porta il nome del compianto Conte di Cavour. Questo bastimento è di 1085 tonnellate inglesi, dalle quali deducete il 40 0/0, che si deve dedurre a termini della legge per le macchine, non resta per parlare in cifra tonda che 1000 circa tonnellate imponibili dalla presente tassa.

Dunque per mille tonnellate, senza parlare dei diritti di pilotaggio, dei diritti di sanità che sono conservati ancora, senza parlare dei diritti di ruolo che sono pure conservati, senza parlare della patente di nazionalità conservata pure, abbiamo 500 franchi al mese che questo bastimento deve necessariamente pagare per poter navigare.

Si ha dunque un pagamento che al fine dell'anno equivale a 6,000 franchi. Ma se un bastimento deve navigare, bisogna almeno sopporre che tocchi gli Stati a noi contermini.

Supponiamo che questi Stati non pongano diritti minori dei nostri, e che non siano i loro diritti così gravi in fatto, come sono portati sulla nota tabella; tuttavia ne verrà in conseguenza, che i soli diritti di tonnellaggio che dovrà questo bastimento pagare per toccare i due Stati, nostro e contermini, ascenderanno annualmente a lire 18000 di tassa. Pregho il Senato di fare attenzione alle cifre. Lire 18000 senza comprendere, ripeto, le altre tasse di pilotaggio, di sanità e i diritti di ruolo dei bastimenti medesimi.

Poniamo queste tasse un momento in confronto del

capitale che rappresenta questo bastimento. Di questo bastimento ne è intesa la vendita allo Stato per circa 600,000 franchi: è costato di più, ma come tutti sanno i bastimenti quando si costruiscono costano molto, ma quanto più vanno approssimandosi al periodo della vecchiezza diminuiscono del loro valore.

Quantunque abbia costato di più, vi è un contratto presentato all'approvazione della Camera col quale si cede quel bastimento allo Stato per circa 600 mila franchi.

Or bene, il Senato vede che su questo capitale di 600 mila franchi, gravita niente meno che un'imposta che pel solo diritto d'ancoraggio e tonnellaggio, senza parlare degli altri, rappresenta circa un tre per cento del capitale medesimo.

Questa imposta io la trovo gravissima, io la trovo in sproporzione con tutte le altre imposte che abbiamo nello Stato, perchè non trovo che nessun capitale dello Stato sia gravato in proporzione analoga a quella che gravita su di un piroscalo. Questo stato di cose ha fin qui prodotto un funesto effetto, è indubitato.

Infatti si può francamente asserire, che noi non abbiamo marina a vapore.

Noi non abbiamo potuto per questo stato di cose specialmente intraprendere trasformazione, che come avevo l'onore di dire, è un fatto compiuto, inevitabile contro il quale non possono ricalcitrare nemmeno i più avversi. Questa trasformazione invece si compie presso altre nazioni marittime.

Invero noi abbiamo da 24 a 25 piroscali nel porto di Genova, dico in Genova perchè tutti quelli della Compagnia transatlantica o perirono o stanno per essere ceduti allo Stato, e quindi conviene dedurli dal numero di 30 che figura sul prospetto stampato del 1860; quindi gli altri si riducono a 24 o 25, ma uno di più o di meno non fa al nostro caso.

In Napoli poi havvene una quindicina e pochissimi nel porto di Livorno; ma se si tolgono i bastimenti a vapore delle Compagnie sovvenute dallo Stato, gli altri sono talmente magri burchielli che veramente non meritano il nome di piroscali.

Per conseguenza non me ne occuperò, perchè non sono adatti che alla navigazione di cabotaggio o a qualche cosa di simile.

I piroscali dunque di qualche riguardo che esistono nel nostro Stato non sono altro che bastimenti appartenenti a Compagnie sovvenute dallo Stato. Ora che avviene quanto a questi bastimenti? La tassa evidentemente non pesa sovra di loro, perocchè se lo Stato vuole procurarsi i loro servizi, la Compagnia crece d'altretanto il prezzo dei servizi medesimi di quanto deve per la tassa pagare allo Stato per cui fa i suoi trasporti; per conseguenza in questo caso il Governo ha la consolazione da una mano di dare il danaro e di riprenderlo dall'altra, con questa diversità, che quando lo riprende, lo riprende un po' diminuito dalle spese di riscossione dell'imposta.

Evidentemente dunque la marina libera fra noi non ha navigazione a vapore. Non solo poi noi abbiamo bisogno di accordare alla marina tutti i vantaggi che accordano altri Stati, ma abbiamo bisogno di accordare qualche cosa di più, perchè conviene che togliamo per quanto possibile allo Stato l'inconveniente che abbiamo di avere il combustibile ad un prezzo più elevato di quello che non lo hanno le principali nazioni marittime d'Europa, la concorrenza delle marinierie delle quali ci è forza sostenere. Noi invece procediamo in un sistema tutt'affatto differente; ed in verità è tanto differente che in Inghilterra, se si toglia Londra, si vada per esempio a Bristol, si vedrà che i più grossi bastimenti entrano ed escono non contribuendo che pochi scellini. Eppure l'Inghilterra soprabbonda di carbon fossile, e quindi non avrebbe, sotto questo riguardo, alcun bisogno di accordare facilitazioni per avere una marina a vapore.

In questo stato di cose, ed in vista della tenuità del reddito di questi diritti, io mi sono dimandato, se non era mille volte più conveniente, piuttosto che conservare questo tenuissimo reddito, di sopprimerlo affatto, tanto più che, lo ripeto, come ho visto cadere, per l'intima convinzione che il commercio giova alla generalità dei cittadini, come ho visto cadere la massima parte dei pedaggi dei ponti e le catene e barriere delle strade che intercettavano, per così dire, le nostre comunicazioni interne, così non dispero prima di morire, che si faccia luogo finalmente alla verità, e si venga a riconoscere che i porti non sono altro che quel punto intermedio nel quale le comunicazioni di terra si toccano colle comunicazioni di mare; l'anello di congiunzione fra queste due comunicazioni per far sì che gli oggetti dai paesi di produzione vengano trasportati ai paesi di consumazione.

Ora, come ho visto cadere tutte queste barriere, tutti questi pedaggi che inceppavano le comunicazioni commerciali interne, così io non dispero di veder cadere questa specie di pedaggi, che non posso chiamare altrimenti, che inceppano le nostre comunicazioni col l'estero; tanto più che per far cadere questi dazi, vi ha la ragione speciale che essi rendono impossibile quella trasformazione della navigazione con motori a vela in navigazione con motori a vela, che è il principale bisogno marittimo degli Stati che hanno lunghe coste marittime per sostenere la concorrenza colle marine rivali.

Se dunque vi ha una ragione che possa persuadere l'abolizione di queste tasse, io credo che debba essere questa, che esse rendono impossibile quello che è ormai il principale bisogno delle marine, cioè la trasformazione della marina a vela in marina mista.

Mi farò a porre ancora avanti un'ultima osservazione, che è la seguente.

Per percepire dai piroscali una tassa che è quadrupla, stante gli abbonamenti che si fanno per la marina a vela, si è ricorso al numero dei viaggi che fanno

i battelli a vapore in confronto del numero di viaggi che fanno i bastimenti a vela.

Ma io credo che questa misura sia completamente erronea per i motivi che sto per dire.

Il bastimento a navigazione mista, o naviga col motore delle vele o naviga col motore del vapore; se naviga col motore delle vele, egli non giunge prima di un bastimento a vela, anzi giunge qualche tempo dopo, perchè è più pesante per la macchina che trasporta; se naviga col motore a vapore, è vero che fa più presto, ma è anche vero che costa molto di più, perchè il motore non l'ha più nel vento, ma lo deve prendere e pagare caramente, perchè brucia del carbon fossile, che come dissi, da noi è assai caro. Dunque il fare la proporzione in questo modo, mi pare cosa affatto erronea.

Del resto, come io dico, io non ho la presunzione di avere convinto il Senato di dare un voto negativo a questa legge, conseguentemente io non mi farò nemmeno ardito di far questa proposizione. Quanto a me, deponrò una palla nera nell'urna, perchè credo veramente che le mie convinzioni siano tali che non potrei coscienziosamente dare un voto approbativo; ma ho creduto di dover sviluppare le considerazioni che mi sono permesso di sottoporre alla saviezza del Senato per questo motivo, che vi sono delle verità che hanno bisogno del tempo per essere gustate ed apprezzate, e per finire a trionfare. L'averle annunciate ora forse potrà far sì che qualcuno più valente di me e più capace le sviluppi e vi dia quel carattere di chiarezza e di evidenza per cui possa ognuno riconoscere il fondamento delle medesime, e possa infine produrre il risultato che io spero, della abolizione di queste tasse le quali costituirono la nostra marina in uno stato necessario di inferiorità rispetto alle marine rivali.

Ancora un'osservazione. Stando anche a questa poca esatta tabella che ci è stata distribuita, noi troviamo p. es. che la marina greca paga assai meno della nostra.

Di altre marine del Mediterraneo posso dire che non trovo fatto cenno di alcuna, o se ne trovo fatto cenno, lo trovo fatto in modo che non serve al confronto.

Nello stato nostro attuale, le marine che ci possono fare concorrenza nel Mediterraneo sono la greca, la francese, e l'austriaca.

Quanto alla marina greca, ho già dimostrato come risulti dalla tabella che essa non paga che 27, 40; quando noi paghiamo 100 franchi. Dunque paga poco più di un quarto per cento.

Quanto alla marina francese, per evitare un confronto nella tabella, si è stimato opportuno di dire che Marsiglia che è il vero porto di essa che ci faccia concorrenza, è un porto *privilegiato*, e quindi non se ne parla, e se non se ne parla, è perchè naturalmente si è trovato che parlandosene, atteso questo preteso privilegio, il confronto sarebbe riuscito contrario all'assunto del Ministero.

Quanto alla marina di Trieste, si è data una cifra

che porterebbe a 99 lire invece di 100 che sarebbe la nostra.

Ma qui però faccio osservare che è stato compreso il pilotaggio, del quale veramente in questa tabella non si doveva far cenno.

Di più io credo, non posso asserirlo di certo, perchè parlo a riminiscenza di studi fatti niente meno che dieci anni fa, che questa è una cifra *massima*, perchè in alcuni paesi questi diritti sono percepiti nello stesso modo in cui lo erano da noi i diritti di spedizione. Ciò è quanto si fa in progressione fino a un determinato numero di tonnellate, e giunti a quel numero la progressione cessa.

Siccome queste tasse sono generalmente state fatte molti anni addietro, e allora un bastimento di 200 tonnellate passava per un grosso bastimento, si arrestavano alle 200 tonnellate.

Quando dunque ciò sia, ne viene la conseguenza che nell'esempio da me portato in cui il legno tassabile sarebbe di mille tonnellate, il diritto pagato a Trieste diventerebbe meno di 1/5 circa di quello che viene pagato da noi.

Io spero, dico, che se non altro, le osservazioni da me emesse faranno sì che il signor Ministro e quelli che vi possono avere interesse, facciano studiare ed approfondire questa questione, la quale a me sembra che se sarà convenientemente studiata, finirà coll'abolizione di tutte le tasse marittime e specialmente riguardo ai piroscafi; e con ciò si otterrà che noi potremo tener dietro alla trasformazione necessaria della marina a vela in marina mista, e più non ci troveremo conseguentemente in uno stato di relativa inferiorità che ci tiene lontani dal potere esercitare quell'influenza politica ed economica, che ne la posizione che occupiamo sul Mediterraneo, che quando succeda l'apertura dell'istmo di Suez, si può dire privilegiata dalla provvidenza, più non riusciremo inferiori a quel grado che pare che la provvidenza stessa ci abbia nei suoi decreti destinato.

Senatore **Pareto**. Ho domandato la parola per contrapporre alcune osservazioni alla risposta che mi fece il Senatore Giovannola. Egli mi appuntò di volere dei privilegi. Dio mi liberi dal volere dei privilegi! Io non ne voglio dei positivi e non ne voglio nemmeno dei negativi.

Non ho mai chiesto che si facesse un favore più per le navi di gran portata che per quelle di piccola; ho detto solo che colla tassa che si propone di 50 centesimi si aggravava la navigazione di gran portata, di rispetto a quello che paga attualmente.

Egli disse poi che non valevano le mie espressioni riguardo alla marina meridionale, perchè a suo dire non esistono colà due soli diritti, tonnellaggio e lanternaggio; ce n'è una folla e questi passano i 50 centesimi!

Ma io anzi credo che sia il contrario! Che sia al di sotto di 50 centesimi, e questa è la mia tesi; ed è perciò che io dicevo che con questa tassa di 50 cen-

tesimi si sarebbe aggravato lo Stato di quella marina.

Il tonnello e il lanternaggio salivano a 34 centesimi e quelli altri piccoli diritti non salgono certo alla differenza. Faccio osservare che noi non abroghiamo tutti gli altri diritti nemmeno da noi; restano sempre le licenze, le permissioni, e ne sussistono ancora molti. In conseguenza è certo che questi potranno valere quello che valevano questi diritti diversi negli Stati meridionali.

Onde io credo che la sua tesi, anche per i bastimenti di una certa portata, non sia vera, cioè che non sia esatto che la marina mercantile napoletana migliori. Io credo che peggiora; ma peggiora poi sicuramente la piccola marina mercantile delle province meridionali, giacchè là vi erano molte e molte eccezioni che qui verranno ad esser tolte.

Non voglio privilegi per nessun luogo; mi limito a constatare lo stato delle cose e dico che la marina mercantile del mezzogiorno, invece di guadagnare, perde. Questo non voleva però dire che bisognava ridurre le cose in modo che l'aggravio non fosse diretto, perchè non era politico di gravare, nello stato attuale, quelle popolazioni, che anzi bisogna favorire quest'industria marittima perchè è uno dei principali elementi della nostra potenza.

Era questo che volevo dire; tanto più, aggiungo, che il Senatore Giovanola diceva che erano abolite le tasse sanitarie. . . .

Senatore Giovanola. Ho detto: diminuite...

Senatore Pareto. Ricorderà il Senato come son pochi giorni che noi abbiamo per l'appunto votate quelle tasse, nè si son diminuite, perchè le abbiamo portate a quasi 50 centesimi, e ricorderò in proposito che appunto le popolazioni delle province meridionali del litorale dell'Adriatico, ne saranno oltremodo gravate, perchè la legge per le tasse sanitarie comprendendo nelle provenienze tassate l'Albania, l'Epiro, ecc, che stanno di fronte alla costa napoletana di là dall'Adriatico, i legni della costa napoletana vi si reccheranno frequentemente e dovranno pagar quelle tasse ben molte volte nell'anno.

Senatore Giovanola. Mi farà un dovere prima di tutto di rispondere all'ultimo oratore. Io ho detto solamente che era migliorato il sistema sanitario delle province meridionali, che in questa parte la marina ne avrebbe provato un deciso vantaggio, e credo di non essermi ingannato. Il Senato si ricorda di certo delle cose dette in quest'aula or non sono molti giorni allorchè si discusse la legge di sanità marittima, perciò non mi estenderò maggiormente sopra questo punto.

Quanto ai 50 centesimi, che si vogliono sostituire ai diritti attualmente vigenti nelle province napoletane, io mantengo la mia opinione, ed è che avendo già evidentemente 34 centesimi di diritto proporzionale e poi una quantità d'altre tasse d'ogni specie e natura, c'è tutta la presunzione di ritenere, sulla fede delle pub-

blicazioni colà fatte, che il presente aggravio di quella marina supera i 50 cent. per tonnellata.

Osservo poi che la quantità di pratiche rese necessarie dagli antichi sistemi, portava che i naviganti dovevano tenere degli agenti, e quest'era anche una spesa maggiore, oltre la perdita di tempo, il quale in economia è moneta.

Si dice: ma sarà oneroso in quanto che nelle province napoletane si accordavano molte esenzioni.

Esse vigevano infatti per la piccola marina, erano per i bastimenti inferiori a 20 tonnellate, e per quelli che facevano il piccolo cabotaggio nel golfo di Napoli, ed isole adiacenti, e nel golfo di Palermo.

A ciò si ebbe considerazione nell'articolo 6 della legge proposta, dove si è concesso alle navi minori di 40 tonnellate di pagare una sola tassa di ancoraggio all'anno; e perciò i piccoli bastimenti di 20 tonnellate sono tassati di sole L. 10, il che non può essere un aggravio insopportabile.

Osservo che nella marina napoletana il piccolo tonnello è in quantità assai più rilevante, che nella marina delle antiche province. Come ho avuto l'onore di esporre nella relazione, sopra 222,524 tonnellate, circa 13232 appartenevano a bastimenti di 40 tonnellate o meno, mentre nelle napoletane sopra 254,792 ce ne sono circa 50,370 in queste quattro categorie parancelli, bracciere, barche, gozzi, le quali in media non giungono ad 8 tonnellate. Sopra 9716 bastimenti che alla fine del 1859 componevano la marina napoletana, N. 8118 godranno del beneficio di pagare una sola tassa d'ancoraggio all'anno. Non pare quindi che la marina napoletana possa reclamare ragionevolmente altra maggiore riduzione.

Rispondendo al Senatore Farina comincerò a scelermi dell'accusa fattami di avere citato male a proposito il brano del signor Mac-Culloch, e dirò che l'autorevole economista qui tratta dei principii di economia politica; non fa la storia delle attuali condizioni marittime dell'Inghilterra, ma insegna scientificamente quello che si deve fare per sviluppare la forza ed accrescere la floridezza delle nazioni. E parlando dell'intromissione governativa nelle opere e nelle proprietà degli individui (noti bene il Senato) chiama i lavori marittimi, opere o proprietà private, dice che il Governo è quegli che deve creare queste opere marittime, perchè egli solo può imporre certi lavori che i privati non possono comandare e che deve rimborsarsi colle tasse di navigazione, e nello stesso tempo avere riguardo di non aggravare soverchiamente la navigazione. E questo è quanto da noi si cerca di praticare.

Del resto il sistema attuale dell'Inghilterra che lascia una grande parte di queste spese alle corporazioni private, viene in mio favore, perchè se la ricca Inghilterra, che ha una marina così estesa e fiorente, non ha creduto che lo Stato debba intervenire a dare gratuitamente i porti, i fari, ed altri simili aiuti alla na-

vigazione, è segno che ammette il principio doverci tali spese rimanere a carico della navigazione stessa.

Io non ho la responsabilità delle tabelle unite alle relazioni, le quali, come espressi, sono state comunicate dal Ministero, ma solo posso osservare che quanto al pilotaggio di cui parlava l'onorevole collega, altro è il pilotaggio della nostra legge che è semplicemente volontario, libero il navigante di richiederlo, o di dispensarsene, altro è il pilotaggio del Belgio, dell'Olanda, dell'Inghilterra che è obbligatorio. Ma fatta anche astrazione del pilotaggio, prendiamo il Belgio che è la nazione nominata la prima nell'elenco, lasciamo pure il pilotaggio che è 200, abbiamo ancora 470 lire per un bastimento di 200 tonnellate, quindi una tassa assai maggiore della nostra che sarebbe soltanto di L. 100. Così in Olanda, tolto il pilotaggio, restano ancora 550 lire, per cui in questo confronto la nostra tassa evidentemente riesce più mite.

Quanto poi alla Grecia sono condizioni affatto diverse dalle nostre, che non si possono invocare ad esempio; probabilmente la Grecia non sosterrà spese marittime così forti come noi, o saranno eziandio colà in uso delle indennità a favore di comuni o di private associazioni che per avventura si incarichino di alcune spese marittime.

Del resto anch'io mi augurerei che venga il tempo in cui lo Stato sia abbastanza ricco per sopperire a queste spese senza richiederne il rimborso alla navigazione; questo suppone un immenso progresso della prosperità nazionale: ma finché lo Stato non giunga a quella floridezza necessaria che lo ponga in grado di fare questo beneficio ad un ramo di commercio, bisogna pure che chi gode principalmente delle opere marittime, si sottoponga a rimborsarne almeno una parte.

Dio volesse che anche le strade ferrate costrutte col pubblico danaro si potessero mettere a gratuita disposizione del pubblico!

La maggior parte dei ragionamenti con molta dottrina e chiarezza espressi dall'onorevole Senatore Farina fanno supporre che la tassa d'ancoraggio colpisca solamente la marina nazionale; al contrario il contributo abbraccia egualmente tutta la marina, e lo pagano del pari i forestieri che entrano nei nostri porti. Se noi abolissimo così assolutamente o riducessimo a minimi termini la tassa, introdurremmo una distinzione onerosa ai nostri naviganti, mentre i forestieri verrebbero a trafficare nei nostri porti senza costo di spesa, ed i nostri sarebbero soggetti a tassa nei porti esteri.

Se vi fosse accordo fra tutte le nazioni di non far pagare niente, allora la cosa andrebbe, ma altrimenti non faremmo che sacrificare i nostri interessi senza ottenere il desiderato vantaggio per la marina.

Io credeva poi che l'onorevole propinante volesse rimandare all'articolo 7 la questione della navigazione a vapore, ma giacché l'ha trattata nella discussione generale, mi permetterò di dire due parole anche su di questa.

Egli ha preso a base dei suoi calcoli un bastimento impossibile....

Senatore Farina. Impossibile!

Senatore Giovanola, Relatore.... Non esito a chiamare il piroscalo *Cavour* un bastimento impossibile, perchè è stato dimostrato che una fra le tante disgrazie toccate alla Società transatlantica, «si fu quella di costruire dei bastimenti eccessivamente costosi, e di piccola portata se si considera il servizio transatlantico, e di capacità eccessiva per il servizio puramente del Mediterraneo. Questa è la ragione per la quale malgrado la bellezza e la irriprovevole costruzione materiale di quei bastimenti, cessato l'infelice esperimento, hanno dovuto rimanere per più anni inoperosi nel porto di Genova, senza che nessun speculatore nè nostrale, nè estero trovasse convenienza di acquistarli, quantunque esposti a prezzi comparativamente vilissimi; e non poterono avere altro utile impiego, che come trasporti in servizio della marina militare.

Quando si vuole generalizzare un fatto per combattere un principio, bisogna ragionare sopra i fatti più comuni e frequenti.

Prendiamo la generalità dei piroscali che navigano nel Mediterraneo, si può calcolare 200, 300 tonnellate, ma voglio mettere anche 600 che è la portata più forte stata testè convenuta dal Ministro dei Lavori pubblici per il servizio postale fra i vari scali d'Italia; ebbene, prendiamo un bastimento di 600 tonnellate, che cosa pagherà al mese? 300 lire, 3600 lire all'anno. Certamente nella nostra condizione di cose, ancorchè si volesse concedere qualche riduzione, non si arriverebbe al punto di abolire interamente la tassa.

Supponiamo che si riducesse alla metà, dunque sarebbe un'agevolezza di 1800 lire che si farebbe a questi bastimenti; ora domando io, sopra una impresa così grande che cosa sono 1800 lire?

Invece questa legge contiene un altro vantaggio per la navigazione a vapore che non si è voluto riconoscere, ed è ben evidente, voglio dire l'abolizione della tassa d'imbarco e di sbarco dei passeggeri.

Bisogna ricordarsi che la legge del 1851 imponeva per l'imbarco 20 centesimi e 20 centesimi per lo sbarco; perciò ogni viaggiatore 40 centesimi, un bastimento che trasportava per esempio un 250 viaggiatori da Genova a Livorno era obbligato di pagare 100 lire per ogni corsa. Supponiamo che un bastimento faccia anche un solo viaggio alla settimana, il che è assai meno dell'ordinario, erano 400 lire al mese, ed in tutto 4,800 all'anno che doveva pagare.

Quanto poi al principio economico della trasformazione della marina mercantile a vela in marina mista ludo questo desiderio, e mi vi associa dal canto mio; ma bisogna aspettare che questo sia fatto dalle nazioni che hanno mezzi molto più potenti dei nostri.

Quando la trasformazione dei bastimenti prenderà radice nella nostra marina, se vedremo che il nostro sistema finanziario marittimo le sia d'impedimento, non

tarderemo a modificarlo con altra legge; ma per ora non conviene diminuire una tassa, con certo pregiudizio dell'erario per una cosa che non esiste ancora.

L'onorevole proopinante ha parlato anche delle facilitazioni che godono i bastimenti in alcuni porti d'Inghilterra ed in quello di Marsiglia.

Non parliamo di quest'ultimo porto, perchè vige colà il sistema protettivo, e la Francia è abbastanza ricca per pagare i suoi favori. Ma quanto ai porti inglesi è bene avvertire che sono le città che fanno le spese marittime, e quindi nell'interesse del loro commercio offrono larghi partiti alla navigazione. Se fosse così anche da noi, se la città di Genova volesse assumersi le spese del porto, essa sarebbe padrona di rinunciare a tutte le tasse di ancoraggio, ma finchè è lo Stato quello che fa fronte a siffatte spese, lo Stato, che è aggravato di tanti altri impegni, farebbe cosa impolitica, ed anche ingiusta, se abolisse fin d'ora questa tassa.

Ciò non pertanto mi associo all'onorevole Senatore Farina, e con lui auguro che venga il tempo, in cui possa il Governo rinunciare a questi diritti.

Senatore Farina. Domando la parola.

Presidente. Ha la parola.

Senatore Farina. Io non abuserò dei momenti del Senato, non volendo che rispondere poche parole all'onorevole Senatore Giovanola che ha dichiarato un bastimento di mille tonnellate impossibile.

Se egli mi parla dello Stato nostro attuale, non solo è impossibile di mille, ma, tranne delle Compagnie sovvenzionate, è impossibile pur anche di 600. Ma se parla in generale e delle altre marine, versa in grave errore.

Il Senatore Giovanola ha dimenticato di tenere in conto che non si può immaginare un piroscalo, tranne quelli che non fanno che i servizi che lo Stato loro impone, il quale non tocchi porti esteri; e per conseguenza non ha calcolato che l'imposta dello Stato, senza tener conto di quella che devono pagare nei porti esteri. . . .

Senatore Giovanola. (Fa segni di diniego).

Senatore Farina. Nè vale il dire che all'estero noi non comandiamo, giacchè questo non significa che non possiamo fare tutto quello che possiamo; trovandoci in condizioni eccezionali, dobbiamo far ogni sforzo per ottenere quella trasformazione, che, se non si è ancora potuto avverare, ciò fu appunto per quell'inconveniente notato che abbiano tasse troppo forti.

Per vero poco anche a ciò si prestano le nostre condizioni, le quali sono appunto la mancanza del carbon fossile, ed anche fino ad un certo segno la difficoltà di costituire società, perchè quei piroscali sono di soverchia spesa per i privati, e sgraziatamente in questi ultimi tempi le società hanno fatto così cattive prove presso noi che generalmente nessuno non ne vuol sentire a parlare.

Questo però non vuol dire che toli gli inceppamenti, che attualmente esistono, non possa la nostra marina

avviarsi anche essa sulle tracce delle marine estere.

Risponderò una sola parola circa gli esempi che si citarono dei porti desumentoli dalla tabella.

Ho portato l'esempio delle marine che fanno concorrenza alla nostra nel Mediterraneo, ed i cui diritti in generale sono minori di quelli che paghiamo noi, come risulta dalle stesse tabelle. Il proopinante mi ha contrapposto i porti dell'Oceano; ma, da parte del cielo, fra i porti dell'Oceano, e quelli del Mediterraneo, vi ha un'enorme diversità, ed è questa, che in quelli bisogna fare, per così dire, altrettanti dock, altrettanti bacini per tenere a galla i bastimenti nell'epoca del ritiro della marea. Questo fa sì che la spesa dei porti in quelle località sono infinitamente maggiori.

Ora entrando nel sistema che la marina paghi in proporzione dei vantaggi che ritira, è evidente che ritira un vantaggio molto maggiore perchè per ottenerlo bisogna spendere molto di più.

Quindi è naturale che maggiore s'ia il compenso per questo vantaggio. Ma ciò non esiste nel Mediterraneo, nè quindi vi ha parità di confronto.

Io credo del resto di aver dimostrato che pagano molto meno quelle marine che ci possono fare concorrenza, cioè quella di Marsiglia, quella di Trieste e la marina greca; per conseguenza dopo ciò io non posso che ringraziare l'onorevole proopinante che si associa a me nel voto generale che questa questione sia meglio studiata e si faccia luogo alle perfine alla cessazione di questo balzello che mi pare un sommo disturbo per il lato economico.

Presidente. Interrogo il Senato se vuole chiudere la discussione generale.

(La discussione generale è chiusa)

Passerò alla lettura dei singoli articoli per metterli ai voti.

## CAPO I.

### Tassa d'ancoraggio.

« Art. 1. I bastimenti nazionali e gli esteri equiparati ai nazionali di qualunque provenienza, andranno soggetti ad una tassa di ancoraggio di centesimi 50 per tonnellata di capacità.

« La tassa di ancoraggio sarà dovuta ogniqualvolta il bastimento approdi in un porto, in una rada o spiaggia dello Stato, e vi faccia operazioni di commercio ».

(Approvato)

« Art. 2. Non sono considerate operazioni di commercio il mandare la lancia a terra, il consegnare o ricevere lettere ed anche semplici campioni, ed il rifornirsi di qualsiasi provvigioni, od attrezzi di bordo che possono essere necessari al compimento del viaggio ».

(Approvato).

« Art. 3. I bastimenti che imbarcano o sbarcano merci in più porti, rade o spiagge dello Stato, pagano la tassa di ancoraggio nel luogo in cui incominciano l'operazione e ne vanno esenti in quelli ove la centi-

nuano o la compiono, purchè in tale intervallo non tocchino alcun porto estero; se toccano un porto, rada o spiaggia esteri, escluso il caso di forza maggiore, pagheranno la tassa con l'approdo. »

Senatore **Pareto**. Domando la parola.

**Presidente**. Ha la parola.

Senatore **Pareto**. Avrei desiderato che fosse fatto qui cenno di un caso particolare; qualche volta i piccoli bastimenti sono obbligati ad andare in un porto non per forza maggiore, ma non facendo nemmeno operazioni di commercio.

Nell'altra Camera questa questione è stata agitata, e, se non erro, il Ministro diede alcune spiegazioni, dicendo che non avrebbe imposta la nuova tassa quando ciò fosse successo.

Ma non sarebbe bene che in un emendamento fosse messa la parola alla quale accennasi, la quale direbbe che il bastimento il quale tocca un altro porto, ma non vi fa operazione di commercio, è compreso in quelli che non pagano più ritornando all'approdo nello Stato stesso?

Sarebbe questo l'emendamento.

« Escluso il caso di forza maggiore, quelli che non faranno operazioni di commercio non pagheranno la tassa. »

In generale questa mia osservazione non ha grande importanza per la parte che riguarda il Mediterraneo, perchè meno forse qualche volta l'approdo di bastimenti che toccano la Corsica, non precisamente per forza maggiore, ma, direi, per un vantaggio di manovra, dico, questo piuttosto può accadere molto nell'Adriatico, il quale essendo un mare stretto, bisogna andare a zig zag per salire dalla estremità meridionale alla estremità superiore.

Ora può accadere che un bastimento voglia approfittare del momento in cui il vento tira da una parte e voglia fermarsi fin che l'ha del tutto contrario, e non può progredire. Se succede che questo bastimento accostandosi e tocchi un porto, per esempio, dalla Dalmazia, non fa operazione di commercio, e non viene indietro per forza maggiore, quindi può darsi il caso che sia obbligato a pagare due volte la tassa.

Era per questo che volevo che il Ministro facesse una dichiarazione nel senso che propongo.

**Commissario Regio**. Domando la parola.

**Presidente**. Ha la parola.

**Commissario Regio**. Parmi che l'emendamento che propone l'onorevole Senatore Pareto sia inutile, poichè i bastimenti che approdano in un porto dello Stato e che non fanno operazioni di commercio sono esenti per massima dalla tassa d'ancoraggio. Per conseguenza non vi saranno assoggettati quei bastimenti che col compiere la loro operazione commerciale, abbiano per un caso fortuito, sebbene non di forza maggiore propriamente detto, toccato ad un porto estero senza farvi operazioni di commercio. Questa circostanza

si riconosce dal giornale di bordo. Quindi l'approdo in questi porti non può essere....

Senatore **Pareto**. Purchè in tale intervallo non tocchino alcun porto estero....

**Commissario Regio**.... non facciano operazioni di commercio: se approdano, per forza maggiore sono esenti dalla tassa: ma se non fanno operazioni di commercio, è constatato dal giornale di bordo, come ho detto.

Senatore **Farina**, *Relatore*. Vegga la parte seconda dell'art. 1....

Senatore **Pareto**. Ritiro il mio emendamento.

**Presidente**. Metto ai voti l'art. 3.

Chi l'approva sorge.

(Approvato).

« Art. 4. Non godranno del beneficio accordato dall'articolo precedente quei bastimenti che, nel continuare lo sbarco del carico, imbarcassero altre merci, e quelli che, continuando l'imbarco, scaricassero merci. »

(Approvato).

« Art. 5. L'imbarco e lo sbarco di passeggeri equivale all'imbarco e sbarco di merci per l'applicazione della tassa di ancoraggio, a meno che essa non accada per ragione di malattia od in caso di rilascio forzato. »

(Approvato).

« Art. 6. I bastimenti nazionali a vela, e gli esteri equiparati ai nazionali, ed ai piroscifi ad-letti esclusivamente al rimorchio dei bastimenti, potranno andare esenti dalla tassa di cui all'articolo primo mediante il pagamento di una lira e cinquanta centesimi all'anno per tonnellata, qualunque sia per essere il numero degli approdi che effettuassero nel corso dell'anno.

« Questa tassa annuale non va soggetta ad alcuna diminuzione, qualunque sia il mese dell'anno in cui viene pagata, e però le tasse già pagate a tenore dell'articolo primo, non saranno computate in diminuzione della medesima.

« Le navi di portata minore di 40 tonnellate pagheranno una sola tassa d'ancoraggio all'anno, qualunque sia il numero dei loro approdi. »

Chi approva l'art. 6, sorge.

(Approvato).

Senatore **De-Monte**. Domando la parola.

Voci. L'articolo è votato.

**Presidente**. Ha domandato troppo tardi la parola: conveniva domandarla prima che fosse votato.

Senatore **De-Monte**. Siccome ha detto, chi approva voglia sorgere, e niuno è sorto ancora ad eccezione di me che sono sorto per chiederle la parola, così credo che la mia richiesta sia regolare.

**Presidente**. Ne lascio giudice il Senato: se intenderà che parli....

Voci. Parli, parli!

**Presidente**. Il Senato gli accorda la parola.

Senatore **De-Monte**. Io ringrazio il Senato di avermi data questa permissione, ma mi pareva che io fossi

pienamente nella regola perchè fino a che l'articolo non è votato, è permesso....

**Presidente.** Poichè il Senato gli accorda la parola sembrami inutile qualunque discussione al riguardo.

**Senatore De-Monte.** Signori, nelle province meridionali per le navi inferiori a 20 tonnellate vi era una assoluta esenzione, e questo non in linea di privilegio, ma perchè la cosa per se medesima esigeva dei favori; ed in specie godesta esenzione era per quei battelli che indistintamente nell'isole e nel golfo di Napoli, e golfo di Palermo praticavano il trasporto del vino, della neve, del combustibile e del materiale da costruzione.

Or un tale provvedimento era dettato da estrema saggezza, imperocchè riguardava la necessità in cui eran città sì popolose come Napoli, come Palermo di quei generi e in modo immediato sì che andassero esenti da ogni impaccio per riscossione di dazi. E se da un lato ciò avveniva per lo favore delle popolazioni non era trascurato il dovuto riguardo alla misera gente che si dedicava a quel traffico, imperocchè delle persone le quali rischiano la loro vita nei golfi di Napoli e di Palermo per un piccolo infinitesimale guadagno, ben credo che debbano meritare ogni possibile indulgenza.

Dunque lungi dall'aggravarle di balzelli e di imposizioni anche sotto il governo assoluto, essi avevano questo giusto favore.

E però io credo che sarebbe inamente sentito dalle popolazioni di Palermo e di Napoli che mentre noi siamo sotto un governo liberale, le tasse si ingiungano senza distinzione e sempre maggiori, e senza nè tampoco guardare a quel favore che non è già per privilegio di casta o di altro, sì bene per lo giusto favore del piccolo commercio di quei generi cotanto necessari a quelle popolazioni e per un certo tal quale aiuto alla classe indigente, quanto laboriosa che a quel traffico si dedicava.

Ora lascio considerare al Senato quanto queste persone, lasciamo le popolazioni un momento da banda, tutte queste misere persone che menano vita sì disagiata nei golfi di Napoli e di Palermo, e che finora sono state esentate da ogni balzello possano soffrire in pace che vengano ora ad esservi la prima volta sommesse: io non so se potranno nel loro particolare benedire il momento in cui questa imposizione sia attuata.

Ecco perchè a me pare che sia propria della sana filosofia, sia del sano criterio del quale il Senato abbonda più che ogni altro corpo deliberante, che non si faccia novità per questi piccoli legni inferiori alla capacità di 20 tonnellate, non si faccia novità a quello che si faceva prima allorchè qualche volta si faceva bene.

**Senatore Giovanola.** Domando la parola.

**Presidente.** Non essendoci proposta formale io metterò ai voti l'articolo.

Faccio però avvertire che è occorso un errore di stampa.

Nella seconda linea dove è detto ed ai piroscafi si deve leggere ed i piroscafi.

**Senatore Giovanola.** Si è un errore di stampa.

**Senatore De-Monte.** Intendo di proporre un emendamento.

*Voci.* Veda se è appoggiato.

**Senatore Giovanola.** Domando la parola.

**Presidente.** Aspetto che l'onorevole Senatore De-Monte mi trasmetta il suo emendamento; e domanderò quindi se è appoggiato; in seguito darò la parola al signor Senatore Giovanola relatore dell'ufficio centrale.

L'emendamento che mi è trasmesso dall'onorevole senatore De-Monte è concepito in questi termini: « Propongo l'emendamento sull'art. 6 che cioè i bastimenti minori di 20 tonnellate trafficanti nei golfi di Napoli e di Palermo, quei generi che sono indicati nella relazione dell'ufficio centrale debbano essere esenti da qualunque balzello ».

Osservo al signor Senatore che questo emendamento dovrebbe essere riformato, perchè quale è formulato non si potrebbe mettere in una legge....

**Senatore De-Monte.** È stato per abbreviare, perchè altrimenti avrei dovuto indicare uno per uno i generi....

**Presidente.** La prego a formularlo in altro modo; intanto darò la parola al signor Relatore dell'ufficio centrale.

**Senatore Giovanola, Relatore.** Non abuserò della indulgenza del Senato.

Dirò che ho esposto sinceramente le condizioni attuali della marina nelle varie province d'Italia quali le ho trovate nei documenti forniti dal Ministero.

Effettivamente esiste nella marina napoletana questa esenzione, e la Camera dei Deputati ha avuto ad essa un riguardo, appunto stabilendo nell'ultimo alinea dell'art. 6 che godono del beneficio i bastimenti che vanno fino a 40 tonnellate, mentre dapprima il Ministero aveva proposto soltanto quelli sino a tonnellate 20.

Si discusse lungamente in quel ramo del Parlamento a questo riguardo; il Ministero cominciò per concedere fino a 30 tonnellate, quindi acconsentì a che fosse inserito 40 tonnellate.

Mi permetta di osservare l'onorevole propropiante che l'onere che teme non è tanto importante che possa essere di aggravio, perchè si tratta di piccoli trasporti, i quali pagheranno in fin dei conti 50 centesimi od una lira all'anno, somma affatto insignificante.

Vi sono 3252 bastimenti napoletani che in complesso rappresentano 5907 tonnellate di stazzatura, cioè poco più di una tonnellata per ciascuno; ve ne sono 3542 che hanno 14 mila tonnellate, cioè circa quattro tonnellate caduno. Dunque non vi può essere questo temuto aggravio. Quindi lo pregherei di ritirare il suo emendamento che guasterebbe tutta l'economia della legge.

Del resto, se si introducesse questa dispensa, farebbe cattivo senso in tutti gli altri paesi d'Italia il sapere che soltanto ai porti napoletani è concessa la proposta esenzione.

Il cattivo senso che l'onorevole preopinante vuol evitare per Napoli, lo avremo per tutto il resto d'Italia. Per conseguenza lo prego nuovamente a voler ritirare il suo emendamento.

Senatore **Martinengo**. Domando la parola.

**Presidente**. Il signor Senatore De-Monte ha formulato il suo emendamento in altro modo; ora conviene che domandi al Senato se è appoggiato.

L'emendamento è così concepito:

« I bastimenti minori di 20 tonnellate trafficanti nei golfi di Napoli e di Palermo il trasporto del vino, della neve, dei combustibili e dei materiali di costruzioni saranno esenti da qualunque balzello ».

Domando al Senato se l'emendamento è appoggiato.

Chi lo appoggia, voglia sorgere.

(Appoggiato)

Senatore **Di Sant'Elia**. Domando la parola.

**Presidente**. Ha la parola.

Senatore **Di Sant'Elia**. Se si adotta l'emendamento, osservo al Senato che eguale favore dovrebbe concedere a quelle barche che fanno negozio nei mari di Catania e in molti altri punti di Sicilia che sono sempre più pericolosi che il golfo di Palermo.

Senatore **Martinengo**. Domando la parola.

**Presidente**. Ha la parola.

Senatore **Martinengo**. È per domandare uno schiarimento al Relatore circa l'art. 10, 2° alinea, ove dice: « Sono esclusi i battelli addetti alla pesca lungo il litorale dello Stato, e quelli che fanno il servizio interno dei porti e lungo le spiagge ».

Non essendo molto pratico delle cose di marina domando se tra questi battelli sieno compresi quelli che fanno il servizio di trasporto.

Senatore **Farina**. Ho appoggiato questo emendamento appunto per dar luogo a questa spiegazione che si intenda che già sieno esclusi, e conseguentemente mentre trovo giuste le osservazioni dell'onorevole preopinante, trovo inutile fare nella legge un pleonasma perchè a mio senso son già esclusi.

Del resto l'esclusione si avvicina in parte nel mio sistema; per conseguenza non poteva a meno di appoggiare l'emendamento tanto più che trovo che la marina, oltre questi diritti, ne paga molti altri perchè tutti sanno che gli armatori sono tenuti come negozianti di prima classe nella tassa commerciale.

**Commissario Regio**. Domando la parola.

**Presidente**. Ha la parola.

**Commissario Regio**. In quanto ai bastimenti di 20 tonnellate, il Ministero si preoccupò della sorte dei medesimi, e dalle informazioni che ha ricevuto, che questi bastimenti nelle province meridionali, pagavano tra diritti di sanità e di burocrazia più di 10 franchi per anno e quindi molto più della tassa portata dalla nuova legge, non ha creduto che si dovessero escludere.

Rispondendo poi alle osservazioni dell'onorevole Senatore **Farina**, dirò che non sono per nulla esenti dalle tasse i bastimenti di 20 tonnellate.

Come possono essere esenti dalle tasse d'ancoraggio quando la legge non li esonera?

Senatore **Farina**. Domando la parola.

**Presidente**. Ha la parola.

Senatore **Farina**. Il dubbio è venuto dipendentemente dall'articolo 10 che parla dei battelli e non dei bastimenti, perchè generalmente questi sono considerati al disotto di 40 tonnellate, rientrano nella categoria dell'articolo 10, e questa è la quistione che presento alla saviezza del Senato. A me pare che sieno esenti da quest'articolo; del resto se si dice di no, tanto più conviene adottare l'emendamento De-Monte che naturalmente non si deve estendere solo a Napoli, ma a tutti.

Senatore **De Monte**. Domando la parola.

**Presidente**. Ha la parola.

Senatore **De-Monte**. Credo che il Commissario Regio sia in errore, imperocchè è fuori dubbio, esser regola generale senza eccezione che i legni piccoli, i legni che facevano il commercio, del quale noi abbiamo tenuto discorso, non erano soggetti ad alcun balzello di qualunque siasi specie.

Conseguentemente, io credo, che male si sia apposto il signor Commissario, quando ha detto che erano soggetti ad altri dazi.

Ma fosse pur vero, questo non toglierebbe per nulla la forza agli argomenti, che debolmente rassegnava al Senato, perchè noi stiamo parlando della tassa d'ancoraggio. Ebbene a questa tassa non erano soggetti: dunque non possiamo andar a prendere argomenti alla lontana per includere in un dazio quelli che non credo abbiano ad esservi compresi.

D'altra parte farò poi osservare, che diverso è il caso che si proponeva nei regolamenti dell'antica marina napoletana da quello che si va ora dicendo in Senato.

Il commerciare lungo le spiagge è proprio quello che si chiama commercio di cabotaggio, e nella specie trattasi di cosa affatto diversa, qual'è appunto il commerciare per determinati generi, determinati comestibili nel golfo di Napoli, o nel golfo di Palermo.

Dunque non era il commerciare da spiaggia in spiaggia, ma nell'interno del golfo di Napoli, come nell'interno di quello di Palermo. Ed ecco perchè, io credo, che anche la posizione del fatto renda diversa la cosa da quella cui pareva alludere l'onorevole Senatore Di Sant'Elia; onde l'attenzione del Senato debbesi limitare a ciò che vi era prima, se posso esprimermi così meno convenientemente, di favore, ma di favore per quelle popolazioni e per la misera gente addetta a quel traffico, ma di favore unicamente per il golfo di Napoli, e quello di Palermo e per determinati generi, e determinati comestibili.

Senatore **Giovanola**, *Relatore*. Io non potrei aggiungere nulla a ciò, che ho già esposto al Senato. Credo che la cosa qui si presenta sotto doppio aspetto: vi sono bastimenti di 20 tonnellate e meno esenti in genere, ed i bastimenti anche maggiori addetti a particolari servizi nell'interno del golfo di Napoli e del

golfo di Palermo. Io penso che non siano contemplati dall'ultimo alinea dell'art. 10; ma che debbano pure pagare quella tenue tassa che ho già accennato.

Senatore **Farina**. Vi sono pur quelli che fanno il servizio lungo le spiagge comprese in questa esenzione.

Senatore **Giovanola**, *Relatore*. Ma altro è un bastimento che fa servizi particolari, altro è quello che fa trasporti da spiaggia a spiaggia.

Vedo che anche nella discussione che ebbe luogo per la legge del 1851 si è detto che i bastimenti da 10 a 36 tonnellate fanno il cabotaggio lungo il litorale.

Dunque si può ritenere che nel limite di 40 tonnellate vi sono molti bastimenti che fanno il cabotaggio, e quindi è giusto che abbiano da pagare. Quanto poi a quelli di minimo tonnellaggio pagheranno anche una minima tassa, la quale, per le cose dette dall'onorevole Commissario Regio, io credo non sarà loro niente onerosa, perchè, per quanto siano stati esenti dai principali diritti nel regno di Napoli, certamente pagavano altre tasse come risulta dalle informazioni che il Governo ha avuto: eppoi si tratta di lievissimo onere, il quale, a mio avviso, non giustifica punto l'emendamento proposto.

Senatore **Farina**. La dubbiozza delle disposizioni della legge dipende dal non esservi definizione che distingua fra le barche e quelli che si chiamano bastimenti; di più dipende dal non essere ben definite l'ampiezza colla quale si determinano le eccezioni.

Così noi vediamo scritto essere esenti « i battelli addetti alla pesca lungo il litorale dello Stato, e quelli che fanno il servizio interno dei porti e lungo le spiagge ». Lungo le spiagge non vuol dire che servano ai bastimenti per il carico e scarico, ma che vanno da una spiaggia all'altra; così s'intende pel piccolo cabotaggio. Io non saprei che dire, se non che queste disposizioni avrebbero bisogno di essere molto più chiare.

**Presidente**. Leggo l'emendamento per metterlo immediatamente ai voti....

**Commissario Regio**. Domando la parola.

**Presidente**. Ha la parola.

**Commissario Regio**. In quanto ai bastimenti delle 20 tonnellate io non ci tornerò più sopra essendocene discorso bastantemente. Venendo ai battelli, l'articolo dice che i battelli che fanno la pesca lungo il litorale dello Stato vanno esenti dalla tassa. E qui mi pare, che la dizione sia chiara.

In quanto a quelli che fanno il servizio interno dei porti e lungo le spiagge, la dizione mi pare chiara altrettanto, perchè questi battelli si intendono soltanto quelli che fanno il trasporto delle persone nel porto o lungo la spiaggia.

Senatore **Farina**. Ho l'onore di dire al signor Commissario, che non ci è persona, ma si parla di servizio.

**Presidente**. Leggo l'emendamento del Senatore De Monte.

(Vedi sopra).

Chi approva quest'emendamento, voglia sorgere.

(Non è approvato)

Metto ai voti l'art. 6, rettificato l'errore materiale di stampa col dire i piroscafi, invece di ai piroscafi.

Chi l'approva, sorga.

(Approvato)

« Art. 7. I piroscafi, tranne quelli designati all'articolo precedente, pagheranno la tassa d'ancoraggio una sola volta al mese, qualunque sia il numero degli approdi e delle operazioni di commercio praticate entro il mese in cui ebbe luogo il primo approdo ».

(Approvato)

« Art. 8. I bastimenti esteri, che non siano ammessi per trattati a godere degli stessi favori dei nazionali, saranno assoggettati al doppio del diritto seguendo nel resto le regole stabilite per i bastimenti nazionali ».

(Approvato)

« Art. 9. Nel determinare la tassa dovuta dai piroscafi si farà dalle loro tonnellate la deduzione del quaranta per cento per lo spazio occupato dalle macchine e relativi accessori ».

(Approvato)

« Art. 10. Sono esenti dal pagamento della tassa di ancoraggio:

« I bastimenti della marina militare di qualsivoglia bandiera.

« I battelli addetti alla pesca lungo il litorale dello Stato, e quelli che fanno il servizio interno dei porti e lungo le spiagge ».

Senatore **Farina**. Io non posso ammettere la spiegazione data dall'onorevole sig. Commissario Regio; e trovo di più, che essa è in espressa opposizione colle disposizioni di questa legge le quali parificano il servizio del personale a quello del carico e scarico; e per conseguenza se vale il servizio per le persone deve valere anche per le merci, perchè è parificato, quanto all'applicazione delle tasse dalle disposizioni dell'articolo che abbiamo già votato, e credo di dover fare questa protesta perchè veramente sarebbe un contorcere la legge, il darvi il significato che ha voluto darvi il signor Regio Commissario.

Del resto io non faccio proposte.

**Commissario Regio**. Certamente che l'onorevole Senatore Farina ha ragione e ben si appone dicendo che anche le barche ed i battelli destinati nell'interno dei porti al trasporto delle merci, vanno esenti dalla tassa di tonnellaggio: è questo un servizio interno ossia quello del trasporto delle persone. Nel prendere la parola precedentemente ho dimenticato di aggiungere e delle merci.

Senatore **Giovanola**. È mio avviso che la difficoltà sollevata in quest'ultima parte dell'articolo 10 dipende dal non essersi abbastanza meditato il significato delle parole « servizio interno dei porti e delle spiagge ». Mi sembra che la parola servizio interno non debba applicarsi solamente ai porti, non debba dirsi nell'interno dei porti, ma nell'interno delle spiagge, per-

chè anche le spiagge sono considerate come porti, come approdi.

Quando vi è un battello qualunque che fa il servizio nell'interno della spiaggia e non da spiaggia a spiaggia ma nella spiaggia stessa, per esempio, se trasporta merci o viaggiatori di un bastimento che si trova ancorato in vicinanza della spiaggia, questo io lo considero servizio interno della spiaggia. Ma se un battello fa il servizio da spiaggia a spiaggia, come per esempio se dalla spiaggia di Sestri prateria a quella di Voltri, non è più servizio interno e non è esente dalla tassa di ancoraggio.

Quando si fa il servizio solamente limitato ad un porto, ad una spiaggia, allora non ha luogo la tassa di ancoraggio, ma simili battelli sono poi compresi nel capo secondo sotto l'articolo 16 se non erro, dove è indicato che pagano lire 2,50 una volta all'anno. Credo che questa sia la spiegazione logica e genuina dell'ultima parte dell'art. 10.

Senatore **Farina**. Non posso accettare la spiegazione che dà l'onorevole Relatore della Commissione. Lo prego di considerare che sono compresi nello stesso alinea della legge nel quale è detto espressamente: « le barche e battelli addetti alla pesca lungo il litorale.... » e poi si dice: *lungo le spiagge*. Egli vuole circoscrivere questo linguaggio al solo servizio fra le spiagge ed il bastimento. Io credo invece che la parola *lungo* in tutte le leggi marittime si intenda in un senso diverso da quello che gli vuol dare. Del resto questa è una questione d'interpretazione della legge e non ispetta al potere legislativo, ma credo fermamente che se i tribunali venissero consultati su questo punto darebbero ragione a me e non all'onorevole Senatore Giovanola.

Senatore **Jacquemoud**. Domando la parola.

**Presidente**. Ha la parola.

Senatore **Jacquemoud**. Per rendersi ragione dell'art. 10 bisogna compararlo coll'art. 16. È vero che stando all'art. 10 « i battelli addetti alla pesca lungo il litorale dello Stato, e quelli che fanno il servizio interno dei porti e lungo le spiagge sono esenti dal pagamento della tassa d'ancoraggio; » ma questi battelli sono contemplati nell'articolo 16 lettera B e sottoposti all'obbligo di pagare lire 2,50 per una licenza annua.

Le disposizioni che ho accennato sono del tenore seguente :

« Per la licenza annua di cui dovranno esser munite le barche ed i battelli addetti alla pesca lungo le coste dello Stato e quelli che fanno il servizio interno dei porti e lungo le spiagge, si pagherà il diritto di lire 2,50 ». Così la difficoltà sollevata dagli onorevoli preopinanti mi pare sciolta.

Senatore **Farina**. Credo che abbia ragione.

**Presidente**. Metto ai voti l'articolo 10.

(È approvato).

« Art. 11. Andranno pure esenti dalla tassa di anco-

raggio i bastimenti, che appena varati dai cantieri dello Stato, entreranno in un porto o rada per ultimarvi i lavori indispensabili alla loro navigazione o ne ripartiranno senza avervi fatte operazioni di commercio ».

(Approvato).

## CAPO II.

### *Diritti marittimi diversi.*

« Art. 12. I bastimenti sia nazionali che esteri equiparati ai nazionali pagheranno per diritto d'ingresso nelle Darsene dello Stato centesimi cinque per tonnellata ».

(Approvato).

« Art. 13. Dopo trascorso un mese dalla entrata in darsena, il bastimento andrà soggetto ad una metà del menzionato diritto per ogni mese di stazione ».

« Per il pagamento di questa tassa il mese cominciato si avrà per compiuto ».

(Approvato).

« Art. 14. Al diritto per l'ingresso e soggiorno nelle Darsene sarà applicabile il disposto degli articoli 8 e 9 precedenti ».

(Approvato).

« Art. 15. Per la spedizione della patente di nazionalità si pagheranno lire cinque ».

(Approvato).

« Art. 16. Si pagherà il diritto di lire due e cinquanta centesimi:

« a) Per ogni foglio del ruolo d'equipaggio;

« b) Per la licenza annua di cui dovranno essere munite le barche ed i battelli addetti alla pesca lungo il litorale dello Stato e quelli che fanno il servizio interno dei porti e lungo le spiagge ».

(Approvato).

« Art. 17. Per il libretto di matricolazione della gente di mare si esigeranno centesimi sessanta.

(Approvato).

« Art. 18. Per l'ammissione agli esami di grado della marina mercantile si pagheranno:

« Dagli aspiranti al grado di capitano di lungo corso, e di costruttore navale di prima classe, lire 30.

« Dagli aspiranti al grado di capitano di grande cabotaggio, e di costruttore navale di seconda classe lire 20.

« Dagli aspiranti al grado di padrone, lire 10.

(Approvato).

« Art. 19. Per la spedizione delle patenti di grado della marina mercantile saranno percetti i seguenti diritti:

« Patenti di capitano di lungo corso e di costruttore navale di prima classe lire 60.

« Dette di capitano di grande cabotaggio e di costruttore navale di seconda classe lire 40.

« Dette di padrone lire 20.

« Per la promozione da un grado all'altro si pa-

gberà la differenza che passa fra i diritti fissati per i due gradi coll'aumento di lire 5.

« Occorrendo di dover lasciare un duplicato delle patenti di grado si percepiranno lire 5. »

(Approvato).

« Art. 20. Per le autorizzazioni illimitate ai marinari di comandare battelli pel piccolo traffico della costa e per quelle di dirigere battelli alla pesca illimitata in alto mare od all'estero, e per le licenze di esercitare il cabotaggio in paese estero oltre i limiti assegnati alla navigazione dei capitani di cabotaggio o dei padroni, si pagheranno lire 10.

« Per ogni duplicato delle dette autorizzazioni si percepiranno lire 2. »

(Approvato).

### CAPO III.

#### Disposizioni generali.

« Art. 21. La retribuzione per pilotaggio, per la stazatura e per le visite dei bastimenti; il fitto per imprestito ed uso dei materiali, macchine, attrezzi e bacini, e per ostellaggio delle merci depositate sui moli, sui ponti e sulle banchine dei porti e delle darsene, verranno regolati, a seconda delle località, per Decreto Reale. »

(Approvato).

« Art. 22. Colla presente legge sono abolite le tasse e i diritti di navigazione, di armeggio, di tonnello, di entrata e di uscita e di stazione nei porti e darsene, di faro, di lanternaggio, d'imbarco e sbarco di passeggeri, di nazionalizzazione di bastimenti, di cancelleria degli uffici della marina mercantile, la finanza per le pesche nelle arce dello Stato, e tutti i diritti marittimi non contemplati espressamente nella medesima, che prima d'ora si percepivano sotto diversa denominazione nelle diverse province dello Stato, ed è puro derogato a qualunque legge o disposizione qualsiasi in materia di diritto di marina contraria alle disposizioni della presente. »

(Approvato).

Senatore **Jacquemoud**. Prima di passare allo squittinio segreto dobbiamo ancora sentire dall'onorevole signor Ministro della Marina la dichiarazione accennata nell'ultimo alinea della relazione, cioè che per verun modo non sarà inencomato nella pratica lo scopo della presente riforma delle tasse marittime, e che non vi saranno abusi nel modo della percezione.

**Ministro della Marina**. È mio debito di dichiarare al Senato che è dovere e cura del Ministero di fare in modo che la legge sia rigorosamente applicata, e certamente il Ministero non permetterà mai che sotto pretesto qualunque s'introducano abusi i quali abbiano ad alterare lo spirito della legge liberale che il Senato ha votato.

Dirò di più: il Ministero ha già prese determinazioni a questo riguardo, e così, senza anche aspettare l'eccitamento del Senato, è entrato nella via indicatagli dall'ufficio centrale.

### PRESENTAZIONE DI CINQUE PROGETTI DI LEGGE.

**Presidente**. La parola è al Ministro dei lavori pubblici.

**Ministro dei Lavori Pubblici**. Ho l'onore di presentare al Senato due progetti di legge, già approvati dalla Camera dei Deputati: uno per la costruzione della strada ferrata da Brescia a Pavia per Cremona e Pizzighettone, e l'altro per la costruzione della strada ferrata da Torino per Carmagnola a Savona.

**Presidente**. Do atto al signor Ministro dei lavori pubblici della presentazione di questi due progetti i quali saranno stampati e distribuiti negli uffici.

La parola è al Ministro d'agricoltura, industria e commercio.

**Ministro d'Agricoltura, Industria e Commercio**. Ho l'onore di presentare al Senato tre progetti di Legge, già approvati dalla Camera dei Deputati. Da parte del Ministro della guerra un progetto di legge per una leva militare sui giovani nati nel 1841 nelle antiche province e in quelle della Lombardia, e dell'Emilia; da parte del Ministro delle finanze un progetto per autorizzazione al Comune di Casalmaggiore di costruire un ponte di chiatte sul fiume Po, e di riscuotere i diritti di pedaggio; infine un progetto per autorizzazione di maggiori spese sui bilanci 1860 delle antiche province, della Lombardia, e dell'Emilia.

**Presidente**. Do atto al signor Ministro d'agricoltura industria e commercio della presentazione di questi tre progetti di legge, i quali saranno stampati e distribuiti negli Uffici.

Prima di procedere all'appello nominale per lo squittinio segreto, prego il Senato di fissare l'ordine del giorno di domani.

Per quanto mi pare, esso si potrebbe così stabilire:

Al tocco riunione negli uffici per l'esame delle ultime leggi presentate.

Alle due seduta pubblica per la discussione dei tre progetti di legge che non hanno potuto essere discussi quest'oggi.

Quindi per altri due progetti, l'uno portante proroga del termine per la mallevoria dei procuratori, l'altro portante spesa straordinaria sui bilanci 1861 e 1862 del Ministero dei lavori pubblici, per miglioramenti al porto di Rimini.

Preveggo i signori Senatori che dentro oggi si farà la distribuzione della relazione per il progetto di legge sull'imprestito, la quale verrebbe, se il Senato consente, in discussione sabato prossimo, cioè dopo domani.

Se non c'è opposizione, s'intenderà fissato l'ordine del giorno per domani nella conformità anzidetta e posdomani, fatta la distribuzione quest'oggi della relazione, avrà luogo la discussione del progetto di legge sull'imprestito.

Prego i signori Senatori di convenire un po' più presto del consueto stante l'urgenza dei nostri lavori.

---

TORNATA DELL'11 LUGLIO 1861.

---

Si passa allo squittinio segreto, avvertendo che il numero legale di presenza sarebbe oggi di 61.

(Il Senatore *Segretario Arnulfo* fa l'appello nominale).

Risultato della votazione:

Votanti 61.

Favorevoli 56.

Contrari 5.

Il Senato adotta.

La seduta è sciolta (ore 5 1/4).