

LVIII.

TORNATA DEL 13 GENNAIO 1864

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE SCLOPIS.

Sommario — *Continuazione della discussione sul progetto di legge per l'approvazione del trattato di commercio e di navigazione colla Francia — Osservazioni del Senatore Pareto, cui risponde il Senatore Scialoja — Discorso del Ministro degli Affari Esteri — Risposta del Senatore Siotto-Pintor — Parole del Senatore Audiffredi — Chiusura della discussione generale — Proposte del Senatore Pareto combattute dal Senatore Durando e dal Ministro degli Affari Esteri — Ritiro della proposta Pareto — Osservazione del Senatore Giovanola, cui risponde il Ministro degli Affari Esteri — Dichiarazione del Senatore Audiffredi — Approvazione dell'articolo del progetto mentovato — Discussione sul progetto di legge per una tassa o dazio consumo — Osservazioni del Senatore Arnulfo — Aggiornamento della discussione a domani.*

La seduta è aperta alle ore 2 3/4.

Sono presenti i Ministri degli Affari Esteri, di Pubblica Istruzione, dei Lavori Pubblici, della Guerra, e più tardi interviene anche il Presidente del Consiglio, Ministro delle Finanze.

Il Senatore, *Segretario*, Arnulfo dà lettura del processo verbale della tornata antecedente, che viene approvato.

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE
SUL PROGETTO DI LEGGE
PER L'APPROVAZIONE DEL TRATTATO
DI NAVIGAZIONE E COMMERCIO
COLLA FRANCIA.

Presidente. L'ordine del giorno chiama la continuazione della discussione del progetto di legge relativo al trattato di commercio, ed alla convenzione di navigazione colla Francia.

La parola spetta al signor Senatore Pareto.

Senatore Pareto. Io sul finire della seduta scorsa aveva chiesto la parola per una semplice osservazione

su quanto aveva detto il Senatore Scialoja a riguardo del cabotaggio.

Egli mi appuntava quasi non avessi riconosciuto che l'articolo della convenzione che riguarda i cabotaggi a vapore, fosse, per così dire, la sanzione di ciò che già esisteva, cioè la sanzione del fatto positivo che i vapori francesi facevano scalo lungo le coste d'Italia, allora divisa in Stati diversi, ora riunita, ed in conseguenza quello che era scalo ora diventa cabotaggio.

Io non disconosco questo; solo osservo che ci è qualche differenza tra il modo con cui si faceva e quello che si farà. Allora i bastimenti francesi avevano facoltà di venire a Genova, a Livorno, Civitavecchia, Napoli, Messina. Colla nuova convenzione è ben altra la facoltà; essi potranno andare in Sardegna e stabilire Compagnie le quali usufruttino le nostre coste. Possono stabilirsi Compagnie francesi, le quali per esempio vengano a Porto Maurizio, Savona, Genova, Spezia ed altri luoghi.

Ci è dunque una grandissima differenza tra quello che ci poteva nuocer poco, perchè contrastava solo alle grandi Compagnie nostre, che facevano gli stessi viaggi, cioè di Genova, Livorno, Civitavecchia, Napoli ed altri, e quello che è vero cabotaggio (mentre l'altro poteva

chiamarsi solo scalo), e che può essere dannoso a tutte le Compagnie che si formassero nel nostro Stato per usufruttare per così dire i commerci lungo le coste e toccando tutti i piccoli paesi.

Ed è osservabilissimo che questa permissione agli stranieri di formare, per così dire, Compagnie che vengano a godere de' nostri vantaggi, sarà dannosa, sarà un impedimento a che si formino nello Stato quelle forti Compagnie di vapori, le quali possono avere una utilità grande in certe circostanze.

Sarebbe desiderabilissimo che invece di una Compagnia o due nello stato attuale, malgrado questa convenzione, ve ne fossero molte e nostrane, perchè in certe emergenze anche il Governo può profittare di quei bastimenti.

Sappiamo che una potenza ha profittato moltissimo per casi di guerra e per trasporti dei vapori che hanno le Compagnie, appartenenti a quello Stato cui accenno.

Se noi concediamo agli altri di formare Compagnie lungo il litorale, non dico che vietiamo che i nostri possano far questo, ma indirettamente lo impediamo loro, e da ciò credo nasca un male. Era questo che volevo fare osservare, quando ho detto che la permissione ai vapori francesi di fare il cabotaggio sulle nostre coste era dannosa al cabotaggio in generale.

Mi si disse poi che era difficile di cambiare la convenzione. Ma se non erro mi pare aver sentito dire che il conte Di Cavour richiesto cosa avrebbe fatto per riguardo a questi bastimenti che facevano il commercio, rispose, si conserveranno le cose come sono; cioè se i bastimenti toccano Genova, Livorno ecc., li tocchino pure; ma non aveva stabilito che essi potessero toccare i punti intermedi, e fare quel che è vero cabotaggio, mentre l'altra si poteva considerare come soltanto una navigazione di scalo.

Con le nostre concessioni aggiungiamo molto di più all'antica combinazione, vi aggiungiamo tutte le coste dell'Adriatico e quello che non vi entrava credo ed ha però una grande importanza, cioè la navigazione intorno alla Sicilia, la quale può essere molto lucrosa a quelli che la intraprenderanno a cagione di tutte le mercanzie che da quell'isola si portano sulle coste tutte d'Italia; profitto che rimarra pertanto probabilissimamente alle Compagnie francesi invece di rimanere a noi, tanto più che le Compagnie francesi sono largamente sussidiate. È vero che noi ne sussidiamo anche alcune, ma se ci mettiamo in questa concorrenza di sussidi non so come potrà sopperirvi il nostro tesoro che non è troppo florido.

Io non volevo dire altro se non che spiegare che quando ho fatto osservazioni circa i pericoli del cabotaggio, avevo riconosciuto che esisteva già qualche cosa per cui restava poi difficile ritornare alla primitiva posizione a riguardo ai vapori francesi per rispetto alla navigazione, ma io sosteneva e credo con ragione, che

soltanto si doveva permettere loro di fare quel che facevano, e non fare ulteriori concessioni.

Ministro degli Affari Esteri. Domando la parola.

Senatore Scialoja. Domando la parola.

Presidente. La parola spetta al signor Ministro degli Esteri.

Ministro degli Affari Esteri. La cedo.

Senatore Scialoja. L'onorevole Senatore Pareto osserva che prima delle annessioni la Francia faceva il commercio di scalo tra i principali porti d'Italia, e che tra la navigazione in cotesti porti ed il commercio di cabotaggio senza limitazione alcuna, vi è una differenza: perciocchè in questo secondo più ampio del primo si contiene anche il cabotaggio tra i piccoli porti e le rade intermedie dei porti principali; il quale sarebbe dalla presente convenzione aggiunto al commercio di scalo che già facevano le navi francesi, nel convertirlo in cabotaggio.

Se non erro è questa la sostanza della sua osservazione. (*Il Senatore Pareto fa segni di affermazione.*)

Io mi permetto di fargli notare che la cosa non è precisamente in fatto qual egli la crede.

Quando nel 1860 si stabilì la Dittatura nelle provincie meridionali, siccome il Governo locale aveva grande bisogno di navi a vapore per tener vive le relazioni colla Sicilia da una parte e con l'Italia superiore dall'altra, così con atto da me medesimo sottoscritto fu concesso alle navi francesi il cabotaggio tra Napoli e Sicilia.

Oltre di questo fatto ce n'è un altro precedente, cioè che per i trattati del 1854 la Francia aveva già il commercio di cabotaggio lungo le coste della Toscana.

E però quando dopo la proclamazione del Regno d'Italia fu per un sentimento in parte tacito ed in parte espresso data facoltà alle navi francesi di continuare come cabotaggio il traffico che prima facevano sulle coste d'Italia, questo fu realmente praticato senza restrizione alcuna.

Difatto tra Nizza e Genova hanno spesso le navi francesi toccato i porti intermedi; tra Napoli e Sicilia han continuato a navigare come sotto la Dittatura, e così forse anche tra i porti insulari e continentali della Toscana.

Io dunque nel mio discorso di ieri non intendevo confrontare semplicemente il fatto legale del commercio di scalo precedente all'annessione dei varii Stati d'Italia, col cabotaggio che si va a riconoscere colla convenzione in esame; ma confrontavo il cabotaggio di cui parla la convenzione collo stato di fatto posteriore all'annessione: il quale stato di fatto continua tuttavia, ed è un cabotaggio senza limitazione, cioè inteso nella vera significazione della parola.

Ed era naturale che così fosse perciocchè quando si usciva dalle condizioni legali di una navigazione di scalo, e si faceva da una parte e consentiva dall'altra

la navigazione lungo le coste di un solo Stato, questa rivestiva necessariamente il carattere di cabotaggio quale è inteso nel linguaggio comune del diritto marittimo.

Anche nel movimento della navigazione pubblicato dal Governo si parla del cabotaggio dei bastimenti francesi nei porti italiani, annoverandosi i maggiori ed i minori porti, cioè i porti principali ed i porti intermedi. Questo cabotaggio dunque da tre anni continua e continua anche per i bastimenti a vela, mentre quando la convenzione sarà votata dal Parlamento e sancita dal Re cesserà per i bastimenti a vela e rimarrà semplicemente per i bastimenti a vapore.

Quanto poi al male che si crede poter derivare da questo cabotaggio intermedio tra i principali porti conceduto alla Francia, io tengo opinione diversa da quella dell'onorevole Senatore Pareto. Le grandi compagnie di navigazione a vapore di cui egli teme che si contrarierà lo sviluppo, non fanno il piccolo traffico dei porti intermedi tra un porto principale ed un altro.

Per far questo piccolo traffico ci vogliono piccole navi, di cui soltanto si possono alimentare i quotidiani viaggi e che possano approdare in angusti porti ed in semplici rade.

Questi piccoli legni, se pur potessero sorgere da qui a brevissimo spazio di tempo, incontrerebbero una concorrenza formidabile nelle strade ferrate che sono in costruzione lungo il litorale; alla qual concorrenza non potrebbero reggere. Oggi è provato che la costruzione delle strade ferrate lungo le rive del mare estingue il traffico dei piccoli legni a vapore tra punti della costa poco distanti l'uno dall'altro.

E ciò s'intende, perchè la navigazione a vapore è più cara della navigazione a vela; il vantaggio che l'una ha sull'altra è la brevità del tempo. Ora, quando questo vantaggio si può avere per terra, si abbandona il mare.

Ed ecco perchè io credo che se anche la concessione del cabotaggio intermedio fosse nuova, e se dovesse produrre l'effetto di impedire la costruzione di molti piccoli bastimenti a vapore; questa conseguenza non sarebbe dannosa. Anzi, se le navi francesi potessero, perchè sussidiate, venire frattanto ad esercitare temporariamente quel piccolo traffico in Italia, ciò sarebbe tutto guadagno per noi, perciocchè esse trasporterebbero le nostre merci con piccoli noli ed i contribuenti francesi, per mezzo dei sussidii da loro pagati, procurerebbero un risparmio ai produttori ed ai consumatori abitanti delle nostre coste o da esse poco lontani. Né la marina ne risentirebbe danno; perchè quando di qua a pochi anni la strada ferrata della riviera sarà compiuta, i piccoli legni nostrani, non potendo reggere alla concorrenza, diventerebbero per i loro proprietari un vero capitale sciupato.

Io spero che queste brevi considerazioni convinceranno sempre più il Senat, che la convenzione di navigazione, anzichè essere riprovata come nociva, merita per ogni verso la sua approvazione.

Ministro degli Affari Esteri. Signori! Il discorso pronunciato ieri dall'onorevole Senatore Scialoja e le osservazioni che ora vi ha aggiunte hanno singolarmente abbreviato e quasi sciolto il mio compito.

Infatti ben spettava all'onorevole Senatore Scialoja di chiarire eloquentemente come egli ha fatto le ragioni del trattato in cui ebbe tanta e così meritevole parte.

Il Senato troverà naturale che dovendo io discutere alcune delle obiezioni mosse al trattato dagli onorevoli Senatori che lo combatterono, io mi preoccupi specialmente di quelle che hanno un carattere politico.

Mi è parso che dai discorsi degli onorevoli Senatori Pareto ed Audiffredi, si manifestasse una preoccupazione che i negozianti per il trattato di commercio fossero stati costantemente nel loro svolgersi dominati dal pensiero di una necessità politica; che il pensiero di una necessità, direi quasi, di una fatalità politica abbia costantemente pesato sull'un lato della bilancia su cui dovevansi librare le reciproche concessioni ed i vantaggi.

Ebbene, o Signori, io credo che la discussione che ebbe luogo in Senato, ed il discorso dell'onorevole Senatore Scialoja, abbiano chiarito il valore pratico del trattato; che scendendo ai particolari abbiano chiarito la portata pratica dei vantaggi ottenuti dalle concessioni accordate, e quindi abbiano dissipate le prevenzioni.

Io accordo agli onorevoli Senatori opposenti che nelle negoziazioni di questo trattato appaia chiara la traccia di una situazione dissimile fra l'Italia e la Francia; ma questa situazione sta tutta nel diverso grado d'applicazione del principio del libero scambio a cui era giunta la politica commerciale dell'uno e dell'altro paese.

Se un trattato di commercio si deve considerare soltanto come un conto di dare e di avere, è evidente che i negozianti di un paese libero scambista si trovano in condizioni meno favorevoli dei negozianti di un paese in cui il regime protettore è ancora intatto, o per lo meno ha aperto nei suoi fianchi una breccia molto minore; da una parte si è tutto conservato, e si può quindi molto dare, molto mantenere e molto negoziare, l'altro paese invece di questa armatura protezionista si è volontariamente spogliato in gran parte. Tale era il caso nostro.

Noi avevamo aboliti tutti i diritti differenziali, tanto per il commercio diretto quanto per il commercio indiretto. Noi avevamo accordate concessioni di fatto per l'esercizio del cabotaggio a vapore sulle nostre coste, concessioni accordate per considerazione politica, è vero, ma considerazione politica alla quale ci eravamo arresi con tanto minor ripugnanza in quanto che il principio della concorrenza non aveva nulla che economicamente ci spaventasse.

Infine noi avevamo una delle tariffe più liberali di Europa; in Francia invece i diritti differenziali, l'esclusività del cabotaggio, erano considerati e sono ancora come il palladio della marina mercantile francese.

Solo la questione dei diritti differenziali e di cabotaggio è stata posta allo studio dal governo imperiale di Francia, il quale è sempre più avanzato del paese nei principii del libero scambio, appunto per preparare l'opinione pubblica.

La Francia d'altronde aveva una tariffa secondo i principii protezionisti per modo che anche dopo le notevoli e molte modificazioni che fece con il trattato coll'Inghilterra e col Belgio, la tariffa italiana si trova molto più bassa della tariffa convenzionale che rappresenta i progressi della Francia; ed era necessario, era inevitabile che di questa situazione fosse evidente la traccia nel trattato. Ma questa concessione non l'abbiamo fatta al nostro sistema, l'abbiamo fatta al giudizio della nostra particolare convenienza, l'abbiamo fatta al principio che prevale in questi paesi, che la ricchezza pubblica italiana e la vita della nostra industria meglio si giovano del sistema, della concorrenza che del sistema protettore.

Si dice: il trattato manca di reciprocità. Se con questo vuol dirsi che molte questioni, come testè esponeva al Senato, furono da noi sciolte nel senso della libertà, mentre in Francia ancora non lo sono, ammetto la cosa: ma se si prende per base lo stato antecedente della legislazione commerciale in Italia ed in Francia, io sostengo, che la Francia ha fatto concessioni molto maggiori di quelle che abbiamo fatte noi alla Francia stessa.

Benchè, Signori, un tale ragguglio sia assai difficile ad istituirsi, perchè le concessioni di un trattato di commercio non sono mai nè identiche e neppure simili, e quindi non si possono misurare in un conto di dare ed avere, tuttavia a me sembra che una grande transazione commerciale come quella che avvenne tra la Francia e l'Italia, non debba giudicarsi con questo criterio che mi sembra tolto al vieto concetto dell'antagonismo commerciale degli Stati.

Essa deve giudicarsi colla norma di quei principii i quali presiedettero a quello sviluppo economico che da noi fu seguito del rinnovamento politico, e se si vuole ridurre la questione a proporzioni affatto pratiche, affatto precise, bisogna domandarci se il trattato colla Francia costituisce uno stato di cose più vantaggioso no dell'antecedente al trattato, se, nello stato attuale, i negozianti potevano ottenere di più.

Signori Senatori! Il governo italiano nella presente negoziazione ha ceduto, è vero, ad una pressione perchè era indispensabile di concludere questo trattato.

Questo trattato era la conseguenza inevitabile, la conseguenza necessaria di due grandi fatti, l'uno italiano, internazionale l'altro.

Il fatto italiano era l'unificazione politica della penisola: il fatto internazionale era il nuovo sistema inaugurato in Francia con i suoi trattati coll'Inghilterra, col Belgio, colla Prussia.

Quando i diversi Stati italiani vennero a costituire il nuovo regno, apparve l'impossibilità di regolare i

rapporti della navigazione e del commercio, di regolare tutta l'immensa mole d'interessi rappresentati dai nostri scambi con i molteplici, discordi trattati dei distrutti governi.

Era impossibile che la navigazione per essi Stati fosse sottoposta a sistemi affatto diversi, come era impossibile che i prodotti degli stessi Stati fossero soggetti a diritti diversi, discordanti delle diverse tariffe convenzionali degli antichi Stati. Bisognava dunque unificare.

Ora, dovendo unificare con qual principio bisognava farlo?

Dopo i gloriosi avvenimenti del 1859 e del 1860 e i principii politici ed economici i quali avevano prevalso nel regno subalpino, si trovò che quei principii dovevano applicarsi a tutta l'Italia, e ciò non già come fu detto con infausta parola per la prevalenza di una provincia sulle altre provincie italiane, ma perchè la vita di cui avevano vissuto queste provincie in 10 anni di gloriose preparazioni, siccome era la risultanza dell'aspirazione comune, d'un progresso morale che si compiva in tutta Italia, così questo voto si trovava essere il voto di tutti, quindi tutti furono posti nell'istessa condizione d'indipendenza e di libertà.

I principii della libertà economica avevano prevalso in Piemonte, ma vi avevano prevalso in nome di tutta Italia. Che la riforma economica fosse preparata in tutta Italia, l'esperienza ce lo ha dimostrato.

Difatti nel 1860 si applicò la tariffa sarda, tariffa liberalissima, alle provincie meridionali dove vigeva un sistema rigorosamente protettore.

Fu quello un atto d'ardimento che poteva chiamarsi anche un atto d'audacia; l'onorevole Senatore Scialoja che vi prese tanta parte, non mi contraddirà, se io gli dico che di rado economisti al potere osarono tanto, eppure questa riforma non incontrò le difficoltà che si prevedevano, ed ora dopo tre anni di tutte le abitudini spostate per opera dell'unificazione amministrativa e politica in Italia, di tutti gli interessi particolari con cui si fece a fidanza in vista di un interesse generale, e che ora fanno udire le loro voci insistenti, e pigliano aspetto di serie difficoltà politiche, in tutte quelle parti che rappresentano la conseguenza dell'unificazione economica, bisogna dirlo ad onore dei nostri industriali, rappresentano ben poca parte, dopo tre anni non può certo dirsi che la ricchezza pubblica in Italia non sia in aumento, non può certo dirsi che la vita della nostra industria si trovi in istato di marasmo.

Le importazioni crebbero, le esportazioni crebbero, e i proventi doganali salgono all'antico livello.

Io non dico questo per cavarne un argomento generico in favore del trattato, ma dico che un trattato il quale s'ispira a questi principii, che fecero buona prova, è degno dell'approvazione del Senato.

Intendo affermare che l'applicazione del trattato sardo a tutta l'Italia, e l'applicazione della tariffa sarda, era una conseguenza necessaria, inevitabile dell'unificazione.

Ora se noi consideriamo questo fatto, nei nostri rapporti colla Francia, che cosa vediamo? Vediamo che tutti questi fatti i quali erano il prodotto di un sistema da noi liberamente scelto, erano il prodotto della nostra spontanea volontà, tutti questi fatti, dico, si traducevano in una serie di vantaggi gratuiti alla Francia, si traducevano in una condizione di cose, di cui la Francia veniva a godere, e di cui veniva a godere gratuitamente.

All'incontro la Francia seguiva il nostro sistema, essa ci applicava i trattati Franco-Sardi come n i stessi avevamo chiesto, vale a dire ci applicava un trattato da essa fatto quando la sua politica commerciale s'inspirava a principii molto meno liberali: trattato il quale aveva suscitato in Piemonte, nei due recinti del Parlamento, grandi opposizioni, e che forse era stato allora accettato più per considerazioni politiche che per altre considerazioni.

D'altronde essa applicava ai nostri prodotti la sua tariffa generale, a cui aveva ultimamente fatte molte modificazioni in favore dell'Inghilterra e del Belgio, modificazioni che a noi non si estendevano. Perchè, o Signori, a raffronto delle conseguenze che nascevano dalla unificazione italiana, bisogna porre anche quelle che derivavano dall'importante fatto economico prodotto in Europa dalle modificazioni liberali, che la Francia aveva introdotte nella sua tariffa nei trattati coll'Inghilterra e col Belgio.

In Francia avevano sempre prevalso idee rigorosamente protezioniste, il Governo imperiale aveva fatto un gran passo per far uscire la Francia da questo immobile regime, e questo passo l'aveva fatto col trattato coll'Inghilterra con cui venivano finalmente a riconoscersi quelle savie verità che la concorrenza è la vita dell'industria, e che i rapporti commerciali delle nazioni debbono fondarsi con quello stabile e naturale equilibrio che sorge quando una nazione vende all'altra le mercanzie che più è in grado di produrre.

Al trattato coll'Inghilterra era successo un trattato col Belgio, a questo erano seguite negoziazioni aperte colla Prussia. Ebbene, quando la Francia modificava la sua tariffa, quando levava le proibizioni di cui era irta, quando abbassava tanti diritti, il Governo italiano doveva pur considerare che nella somma totale de' suoi scambi (gli scambi colla Francia rappresentano la terza parte) era necessario assicurarci col mezzo di stipulazioni internazionali i vantaggi di questo progresso, di queste più ampie disposizioni economiche che mostrava la Francia, e che tutto il tempo perso, il tempo che trascorrevva era a danno del nostro commercio che rimaneva in uno stato di pericolosa inferiorità.

Infine bisognava pure che esso ordinasse i suoi rapporti commerciali con questo sistema creato dal trattato Anglo-Franco e dal trattato della Francia col Belgio.

L'onorevole Senatore Scialoja ha ieri esposto quale fosse il metodo seguito nelle negoziazioni del trattato colla Francia; e poichè si parlò della reciprocità violata,

egli vi espose come i plenipotenziari francesi offrirono nei primi il sistema della reciprocità, offrendoci l'estensione all'Italia ed alla Francia delle stipulazioni passate tra l'Italia ed il Belgio. Questa reciprocità era economicamente dannosa, politicamente certo era un trattato che non aveva nulla di meno decoroso, e che prova come da una parte e dall'altra i due Governi, i negoziatori si sono accostati a queste trattative, animati da un reciproco spirito di rispetto e di giustizia.

Ma l'applicazione pura e semplice all'Italia del trattato col Belgio non si atteggiava alla varietà dei casi; non provvedeva ai nostri interessi: fu dunque seguito un sistema, fu adottato un metodo di negoziazione, per il quale si procedeva ad una completa revisione della tariffa, prendendo per base le concessioni accordate dalla Francia al Belgio, ma ammettendo nello stesso tempo tutte quelle modificazioni, le quali erano richieste dalla speciale natura degli scambi tra l'Italia e la Francia.

Tenendo questo metodo, tutti i vantaggi concessi dalla Francia al Belgio furono pure estesi all'Italia, e disparvero quaranta proibizioni dalla tariffa, e fra queste alcune assai importanti per noi, come quella dei bastimenti e quella per i guanti di pelle.

Inoltre, siccome la nostra tariffa era in alcuni punti inferiore, come già dissi al Senato, alla tariffa convenzionale Franco-Belga, noi ci riservammo il diritto di rialzarla a quel livello.

Concessioni erano state fatte dalla Francia al Belgio su alcuni prodotti, i quali interessavano meno quel paese di quello che non possono interessare noi; si trattava quindi di ottenere concessioni maggiori, e noi le abbiamo ottenute per tutti quegli articoli che l'onorevole Senatore Scialoja ieri enumerava, e tra questi, il più importante quello sugli olii; il perchè questa riduzione, unita a quella del dazio dell'esportazione, riuscirà di non lieve vantaggio alle condizioni delle provincie meridionali.

Inoltre il Belgio avea soppresso tutti i diritti d'esportazione, e certo anche noi li vorremmo di gran cuore soppressi, non seguendo che l'impulso imperioso dei nostri principii economici; però siccome nelle condizioni attuali delle nostre finanze, noi non potevamo rinunciare ad alcuni importanti proventi, così ottenemmo quel che il Belgio non aveva ottenuto, di conservare i due diritti di esportazione sugli zolfi e sugli olii.

Dopo questo vengono le concessioni che il Belgio avea fatto alla Francia, e che quindi naturalmente la Francia chiedeva a noi.

In questa categoria si presenta la questione importantissima dell: sete.

L'Inghilterra avea ammesso le seterie francesi in completa franchigia, il Belgio avea accordato il diritto di tre lire, la Prussia pure avea ammesso egual diritto di tre lire: in queste circostanze sarebbe stato assai difficile il poter ottenere una eccezione per noi, poichè queste concessioni diventavano per la Francia la base

d'un sistema per tutti gli altri trattati; ma pure noi abbiamo anche in ciò ottenuto quel che il Belgio avea chiesto e che la Francia non avea accordato. Abbiamo, vale a dire, ottenuto la riduzione scolare.

Quale è il motivo che ispirò la prima resistenza dei nostri negoziatori, i quali pur sono partigiani abbastanza conosciuti del principio del libero scambio e dell'abbassamento delle tariffe?

Il timore di esporre la nostra industria della seta ad un mutamento troppo repentino, ad una troppo grave scossa, ed a questo inconveniente si è in gran parte riparato colla riduzione scolare.

L'industria serica ha d'nanzi a sé un lasso di tempo in cui può prepararsi, perfezionarsi, trasformarsi, porsi in fine nella condizione di poter combattere la concorrenza francese, applicandosi specialmente a quegli articoli che sono per l'industria medesima indicati dalle condizioni sue naturali in Italia.

L'onorevole Senatore Audiffredi, a proposito specialmente di questa riduzione sui diritti sulle seterie francesi, mi ha chiesto se il Governo era disposto ad aprire ulteriori negoziati al riguardo.

Certamente il trattato che è ora sottoposto alle deliberazioni del Senato non è l'ultima parola dei trattati colla Francia. Se l'occasione si presenterà, se il Governo francese od il Governo italiano crederanno di poter provvedere a qualche importante interesse dei due paesi, l'adito ad articoli addizionali è sempre aperto.

Ma se l'onorevole Senatore Audiffredi intende proporre che il Senato approvi il trattato di commercio colla Francia, colla condizione che noi otteniamo patti diversi per i diritti sulle seterie francesi, allora io gli dirò che quest'approvazione condizionata del trattato equivarrebbe completamente al suo rifiuto.

La riduzione sulle sete rappresenta l'essenziale compenso di tutte le concessioni fatte a noi dalla Francia; essa è una delle basi principali delle transazioni che il trattato di commercio rappresenta. Ora se noi accampassimo all'epoca dello scambio delle ratifiche la pretesa di voler modificare quest'articolo, certamente la Francia non la vorrebbe accettare.

L'onorevole Senatore Audiffredi ieri mi diceva: è questo un modo speciale di trattare della Francia; ma io mi permetterò di osservargli che è un modo assai comune di trattare, e che è anche il nostro. Se il giorno dello scambio delle ratifiche la Francia venisse a dirci: i produttori di colza, per esempio, si lagnano perchè il diritto sugli olii d'oliva è più basso degli olii di altre materie inferiori, noi vi proponiamo di alzare i diritti sugli olii. Ebbene noi risponderemmo a questa pretesa rifiutando di passare alla ratifica del trattato di commercio.

Senatore Audiffredi. Domando la parola.

Ministro degli Affari Esteri. Che se anche senza proporre un'accettazione condizionata l'onorevole Senatore Audiffredi mi domanda se, scambiate le ratifiche del trattato, noi abbiamo intenzione di aprire

colla Francia ulteriori negoziati per modificare i patti relativi ai diritti sulle sete, io gli dirò che mi duole di non potergli comunicare la voluminosa corrispondenza che esiste al Ministero su questa questione delle sete dalla quale egli vedrebbe che la questione fu ampiamente trattata; che la resistenza si è vinta e che le reciproche transazioni avvennero, e che finita una negoziazione, trovata finalmente una soluzione, il proporre di riparare la negoziazione medesima quasi immediatamente dopo, è fare un tentativo che noi non intendiamo di fare, perchè esso avrebbe certamente il più infelice risultato.

E mi permetta l'onorevole Senatore Audiffredi di aggiungere, parlando dell'avvenire e delle possibili modificazioni e dei possibili articoli addizionali che si potranno fare a questo trattato, mi permetta, dico, di soggiungere che i trattati di commercio oggi in Europa sono l'applicazione prudente, se vuoi, la applicazione circospetta, ma l'applicazione di un solo principio, di una sola tendenza, del principio del libero scambio, della tendenza ad abbassare le tariffe.

Ora io prevedo ulteriori trattati in cui la Francia e l'Italia abbasseranno rispettivamente le loro tariffe; ma non prevedo un trattato e non ne spero uno per il quale l'Italia e la Francia ritornino ad aumentarle.

A proposito del trattato di commercio mi corre il debito di rispondere all'onorevole Senatore Siotto-Pintor, il quale ieri mi interpellò assai vivamente sull'affare delle miniere dell'isola dell'Elba.

Io credo che l'onorevole Siotto-Pintor abbia fatto di questo affare un giudizio poco esatto, e mi basteranno poche parole per ridurlo a proporzioni che io credo più vere.

Il Governo italiano possiede il monopolio delle miniere dell'isola d'Elba, monopolio che ha ceduto in parte ad una società industriale. Il Governo francese, nell'interesse di alcuni francesi proprietari nell'isola di Elba, e nell'interesse pure della metallurgia francese, poichè quel minerale ha alcune speciali facoltà che lo fanno ricercare dall'industria metallurgica, domandava che col trattato il Governo s'impegnasse ad applicare alle miniere dell'isola d'Elba il diritto comune della Toscana.

Duolmi che l'onorevole Senatore Siotto-Pintor abbia portato, in questa discussione, nomi di signori e di signore francesi che non avevano veramente che farci.

L'Amministrazione che precedette l'attuale, di cui faceva parte l'onorevole generale Durando che siede al banco dell'Ufficio Centrale, non volle preoccuparsi, e bene a ragione, nè di tali interessi, nè di tali persone: disse che questa era materia legislativa, materia di competenza del Parlamento, e il Governo francese finì per riconoscere la giustizia di questa osservazione.

Se noi avessimo voluto prendere un impegno che passasse in qualche modo sulle prerogative parlamentari, ci saremmo legati con un articolo del trattato a

presentare un progetto di legge; avremmo seguito un esempio non nuovo, perchè il trattato di commercio dell'Inghilterra colla Francia contiene appunto molti articoli di questo genere; e il Governo inglese, come ognuno sa, è abbastanza studioso della dignità nazionale.

Ma noi non abbiamo fatto nulla di simile. Il Governo studiando questa questione si è raffermao in un'opinione che già aveva, vale a dire che con tutte le leggi di unificazione che si vanno giornalmente votando dal Parlamento, giovava presentare anche una legge, non già sulle miniere dell'isola dell'Elba, ma una legge che unificasse la confusa materia delle miniere in Italia. Il Parlamento la esaminerà, la discuterà, la emenderà, la rigetterà, farà quel che vuole.

Duolmi che il mio onorevole collega Ministro di Agricoltura e Commercio per un'indisposizione fisica non possa oggi assistere alla seduta: ma io prendo per lui l'impegno che quando egli difenderà questa legge, non uscirà dalla sua bocca nessun argomento che abbia fondamento in un impegno, in una promessa qualunque di carattere internazionale.

Passo ora alla convenzione di navigazione la quale fu l'oggetto di più severi rimproveri nei due recinti del Parlamento.

Io non nego che la convenzione di navigazione lasci qualche punto a desiderare; e se ciò negassi credo che noi e l'onorevole Senatore Scialoja non saremmo nella logica dei nostri principii, perchè quando il Governo negozia una convenzione di navigazione, esso desidera che contenga l'applicazione dei nostri principii, cioè quelli della più ampia libertà, e che si riassumono soprattutto in questo genere di convenzioni nella assimilazione completa della bandiera estera colla bandiera nazionale, e nella reciprocità, nella concorrenza reciproca del cabotaggio.

Ma se sotto questo rapporto la convenzione di navigazione non adempie a tutti i nostri desiderii può forse dirsi che essa riesca essenziale, dannosa agli interessi della marina nazionale?

Io non lo credo, e per provarlo dovrei ripetere molti degli argomenti che furono svolti dall'onorevole Senatore Scialoja; mi basterà dire (benchè l'onorevole Senatore ha talmente mietuto in questo campo che non ripeterlo credo sia molto difficile) mi basterà domandare in che cosa la convenzione di navigazione renda più grave lo stato attuale.

La convenzione di navigazione non rende in nulla più grave questo stato, anzi lo migliora perchè contiene l'abolizione dei diritti differenziali pel commercio diretto.

Ora nello stato attuale quale è lo spettacolo che presenta la nostra marina?

Il movimento generale della navigazione aumenta, e in questo aumento la bandiera nazionale ha più larga parte della bandiera straniera; la marina a vapore italiana è in continuo accrescimento in continuo sviluppo;

il cabotaggio che è in sofferenza dappertutto qui si trova pure in aumento.

La costruzione fervo nei cantieri su tutte le nostre coste, e quello che è più importante, i nuovi bastimenti si fabbricano su di una maggiore scala, sono di una più ampia portata; il che prova che la complessione della nostra marina si fa sempre più robusta col sistema della libertà, e che essa tende soprattutto a quella navigazione di lungo corso che solo costituisce la forza e la gloria di una marina mercantile.

D'altronde l'abolizione dei diritti differenziali pel traffico diretto debbe riuscire di gran vantaggio alla nostra marina; e chi non lo vede, quando si considera che il nostro commercio diretto colla Francia rappresenta il terzo della somma totale dei nostri scali?

È specialmente sui viaggi da Genova a Marsiglia, da Napoli a Marsiglia che i diritti differenziali possono realmente produrre uno squilibrio in favore di una marina ed a svantaggio di un'altra, perchè nei viaggi di lungo corso, della Plata, per esempio, del Brasile, il diritto differenziale rappresenta piccola parte sul totale delnolo, e questa differenza la navigazione italiana la può affrontare poichè gli Italiani navigano a molto miglior mercato che non navighino i Francesi.

D'altronde i diritti differenziali francesi non sono altro che una soprattassa daziaria; e quindi essi non pesano su quelle mercanzie che sono ammesse in franchigia nei porti francesi, e fra queste ve ne sono delle più importanti per il nostro commercio indiretto e per le convenienze della nostra navigazione.

Viene finalmente la questione del cabotaggio, ed il Senato conoscere l'origine della concessione fatta alla Francia. Ma si dice, regolando questo fatto, voi avete portato un colpo mortale al cabotaggio a vela ed allo sviluppo della marina mercantile a vapore italiano.

L'onorevole Senatore Pareto ben a ragione diceva ieri che il cabotaggio è il semeaio di quella razza di uomini, parca, intraprendente di cui tanto si giova la nostra marina di lungo corso e tanto si giova la marina da guerra.

Ma, o Signori, l'onorevole Senatore Scialoja diceva testè che è ben più temibile la concorrenza che è fatta al cabotaggio in Italia ed in tutti i paesi dalle strade di ferro e dalla marina a vapore del paese stesso. Questa è necessità del progresso del tempo, è una legge del tempo, è una di quelle trasformazioni delle cose contro cui è impossibile lottare. Anzi questa concorrenza prova i progressi e lo sviluppo del paese.

Senatore Stotto Pintor. Domando la parola.

Ministro degli Affari Esteri. Che se la concorrenza è così temibile e così preponderante pel cabotaggio a vela tra i porti principali dello Stato, questa concorrenza di strade ferrate, dei battelli a vapore, reca anche in quei porti un molto maggiore movimento il quale si distende nel circondario del porto stesso, ed è allora che il cabotaggio a vela trova la sua vera sfera d'azione, laddove è molto difficile che vadano a farvi

concorrenza i battelli a vapore francesi che hanno per scopo operazioni, speculazioni lontane e dirette, poichè il vantaggio della celerità ed esattezza del trasporto a quelle piccole distanze scompare, ed invece è vantaggio del cabotaggio a vela una modicità nei prezzi a cui non può giungere la vaporiera. Ma la concorrenza del cabotaggio dei vapori francesi impedisce, si dice, lo sviluppo della nostra marina a vapore.

Io potrei rispondere citando l'aumento che invece la nostra marina va tutti gli anni acquistando. Ma le compagnie a vapore italiane che fanno il servizio postale sulle nostre coste, sono compagnie sovvenzionate, e quindi le marine a vapore non sovvenzionate non possono fare la concorrenza. Io dico che un privilegio interno complicato da una protezione estera mi parrebbe pericoloso per la nostra marina mercantile a vapore.

Di fatti che cosa vediamo? vediamo le nostre compagnie postali, stimolate dalla concorrenza delle compagnie estere, fare molto più di quello che loro impongono i contratti che hanno col Governo, aumentare il numero dei loro vapori, aumentarne la velocità, la capacità per modo che può dirsi che questa concorrenza finora ci sia riuscita di grandissimo vantaggio.

Il Senatore Pareto diceva poco fa: badate, o Signori, che il materiale di una marina mercantile a vapore può riuscire di grande utilità, può essere necessario all'Italia in caso di guerra presentandosi imperiose circostanze.

Certamente quando si adducono queste considerazioni superiori noi tutti siamo disposti ad accoglierle.

Certamente l'Italia ha provato di saper posporre tutto alla considerazione della propria difesa. Ma qui vi è ancora una questione circa l'effetto della concorrenza e del regime protettore. Il giorno in cui avessimo bisogno dei vapori Accossato per trasporti di guerra, allora noi potremmo domandarci se questo materiale sarebbe stato migliore, sarebbe stato più copioso, se la compagnia Accossato invece di dovere lottare contro la concorrenza delle messaggerie imperiali, non avesse avuto a lottare che colla compagnia Rubattino o qualcheuna delle società che fa il servizio sulle nostre coste.

L'onorevole Senatore Pareto ed il Senatore Audiffredi hanno espresso l'intenzione di proporre l'uno la divisione della convenzione di navigazione dal trattato di commercio, l'altro se non erro la diminuzione della durata del trattato. Su ciò io credo più conveniente parlare quando verranno in discussione le proposte dei due onorevoli Senatori.

Altro non mi resta ad aggiungere.

Io dirò, siccome ieri diceva il mio onorevole amico il Ministro delle Finanze, che considerazioni politiche di un ordine accidentale non entrarono come non dovevano entrare nella negoziazione di questo trattato: che i buoni rapporti commerciali sono un'arra di buoni rapporti politici. Sta bene che aumentando i rapporti

colla Francia, aumentando la solidarietà degli interessi con essa noi assodiamo ed allarghiamo le basi su cui la politica dei due paesi deve concordare anche nelle questioni in cui era discorde; ma, o Signori, se il Governo avesse sacrificato un interesse vitale del paese per queste considerazioni, permettetemi che io vi dica che egli avrebbe scelto un mezzo ben infelice per raggiungere lo scopo desiderato; poichè quest'interesse sacrificato sarebbe come un germe di dissidio fra i due paesi, di divergenza fra la politica dei due Governi.

Presidente Il Senatore Audiffredi ha domandato la parola, ma io come custode dell'osservanza del regolamento debbo notare che egli ha già parlato due volte. L'articolo 35 del regolamento stabilisce che non si possa parlare più di due volte sulla medesima questione. L'articolo 64 stabilisce che la discussione generale si aggira sul complesso della proposta sia rispetto al merito, sia rispetto all'opportunità di essa.

Mi pare che il Senatore Audiffredi ieri ha sufficientemente sviluppate le sue idee sul merito e sull'opportunità del complesso della legge, per conseguenza, costretto da queste due disposizioni del regolamento, io non sarei nel caso di lasciarlo parlare senza un voto formale del Senato.

Senatore Audiffredi. Permetta che io domandi al Senato il permesso di parlare.

Presidente. Insistendo il Senatore Audiffredi nel domandare il permesso di parlare, mentre io credo che ciò prolungherebbe la discussione inutilmente, poichè gli sarebbe riservata la parola quando si tratterà dell'articolo e dell'applicazione del medesimo ai casi previsti tanto dalla convenzione, che dal trattato, io provocherò il voto del Senato.

Senatore Audiffredi. Se il signor Presidente vuole interrogare il Senato mi fa un favore.

Io non parlo per interesse.

Voci. Nessuno parla per interesse.

Senatore Audiffredi. Io parlo nell'interesse pubblico; è un sacrificio che io faccio, perchè mi sento incompetente io stesso a trattare una materia così importante; ma se si vuole, mi riservo a parlare quando si tratterà dell'articolo.

Presidente. Se si limita a parlare quando si verrà all'articolo speciale del trattato di commercio e convenzione di navigazione, circostanza nella quale potrà spaziare e dare tutti quelli schiarimenti che crederà, io accordo la parola al Senatore Stotto-Pistor.

Senatore Stotto-Pistor. Per non logorare il tempo prezioso del Senato mi restringerò a fare una brevissima risposta a due biasimi fattimi nella seduta di ieri dall'onorevole Senatore Audiffredi.

In primo luogo egli disse che io sono fanatico delle teorie.

Io gli risponderò che ogni parte del sapere umano consta di principii di due maniere: gli uni sono principii assoluti, gli altri sono principii relativi.

Io non dirò che l'economia politica abbia tutti i

principii assoluti come la teologia, ma egli è certo che se torremo affatto i principii assoluti, rigetteremo tra le non-scienze la nobilissima scienza economica.

I principii assoluti formano le scienze: i principii relativi formano le arti.

Ora che cosa è mai, Signori, l'economia politica?

Se mi si domandasse la definizione, direi essere quella scienza che insegna il libero scambio. Essa è l'essenza della economia politica, è la vittoria ultima della scienza nella lotta che da oltre un secolo dura.

Vi sono scienze perpetue, vale a dire che hanno una missione perpetua; le altre temporanee per ciò che hanno una missione soltanto temporanea. La scienza della guerra, per esempio, ha una missione temporanea: quando saranno costituite le nazionalità, cesserà isofatto la ragione più frequente o quasi unica della guerra.

Lo stesso è dell'economia politica: stabilito il libero scambio, cesserà, a così dire, la scienza dell'economia politica, perchè avrà raggiunto interamente il suo scopo.

Si fa presto a dire: fanatici! Dirò cosa che parrà paradossoso, ma pure dirò.

Il fanatismo, quando non passi certi confini e sia diretto a nobile scopo, è pure anch'esso utilissimo. Lo fu il fanatismo della protezione, perchè i suoi eccessi ci condussero alla libertà industriale e commerciale, tal che il sistema protezionista è oggi al più invisibile. Fanatismo!

Il fanatismo o meglio l'ardore religioso empì la terra del sangue di martiri, il fanatismo politico fece le nazionalità; il fanatismo dell'onore fa tuttodì gli eroi sul campo della battaglia.

L'onorevole Senatore mi accusa inoltre di avere io fatta allusione alla sua persona toccando della ingiustizia venuta da generale dei gesuiti. Chiedo perdono all'onorevole Senatore. Allora quando io dissi che il protezionismo. . . .

Senatore **Audiffredi**. (*Interrompendolo*). Io prego l'onorevole

Presidente. Mi scusi, signor Senatore, il Regolamento a cui sempre mi devo riferire, vieta assolutamente queste interruzioni, questi dialoghi tra un Senatore e l'altro; prego quindi il signor Senatore Sotto Pintor a volersi contenere nei termini prefissi dal Regolamento.

Senatore **Stotto Pintor**. Mi perdoni, io non sono inteso, oppure oggi sono troppo infelice nello esprimermi. Io respingo l'accusa che mi si fa di avere con quelle parole voluto alludere al Senatore Audiffredi, io dichiaro che niente fu più alieno dalla mia intenzione; io non volli, non potei volere dir questo; io non dissi mai questo dell'onorevole Senatore Audiffredi, il quale con commendevole lealtà non si perita di manifestare a quando a quando al Senato le sue profonde ed oneste convinzioni.

Dirò ora una parola su ciò che riguarda le miniere dell'Elba.

Io non voglio entrare a discutere quello che vi sia più o meno esatto intorno alle ragioni le quali abbiano potuto indurre il Governo italiano a dare una promessa di presentare al Parlamento una legge sulle miniere dell'isola dell'Elba. Ma il motivo che ne si adduce nella relazione premessa al disegno di legge non mi persuade punto o poco.

Perchè i fabbricanti in ferro levano lamenti dell'essersi abbassate le tariffe sulla importazione dei ferri inglesi, perciò appunto il Governo francese domanda all'Italia una legge che farà fuor di dubbio aumentare la lamentata importazione? Questa mi pare essere contraddizione. Io non intendo affatto, e permetteteci ch'io dica che da cinquanta e più anni che io vivo ho acquistato questa convinzione, che cioè quello che non intendo io non intendono nè pure gli altri, e quello che non intendono gli altri non intendo nè meno io.

Ripeto che non v'era dignità ad accettare questa quasi condizione impostaci dalla Francia. La quale avrà sibbene accettato il principio messo innanzi dal nostro Governo, non essere ciò obbietto di un trattato commerciale, ma frattanto ha impegnato il nostro Governo a presentare la legge nel senso da essa domandato. Ben so che la legge non forma parte del trattato. Ma data una volta la parola a una nazione possente quale è la Francia, io ritengo vincolato politicamente il Governo a presentare la legge di che si tratta.

A torto si duole il signor Ministro degli Esteri per ciò che io abbia messo innanzi nella discussione nomi di persone rispettabili. Io dissi un fatto a tutti noto, che cioè la signora marchesa di Boissy possiede una vastissima estensione di terreni minerali nell'isola dell'Elba. Reca ciò offesa a chicchessia?

Ripeto che anche in fatto di legislazione mineraria io voglio libertà assoluta; che l'ingerenza del Governo nella proprietà privata è biasimevole, ma che lo è anche più l'ingerenza del Governo straniero nella legislazione interna. Poniamo che la legge sia presentata. Che potrà avvenire, o Signori? Potrà avvenire ed avverrà facilmente che l'impero acquisti le proprietà della signora marchesa di Boissy, e voi mettetevi un pegno preziosissimo nelle mani d'una nazione straniera; voi avrete mestieri della Francia per le vostre fabbriche, avrete mestieri della Francia per gli armamenti; e la nostra marina, speranza dell'Italia, continuerà a vagire nella cuna.

Queste considerazioni io volli fare acciocchè il signor Ministro moderi l'espressione colla quale mi ha punto, affermando d'aver io fatto una grande questione di tal cosa che doveva piuttosto essere ridotta a minime proporzioni. Io non credo che sia piccola questione questa, e ciò non dico soltanto perchè tale sia la mia opinione personale, ma anche perchè avendone parlato con uomini competentissimi, mi mostrarono con argomenti irrefutabili il danno che verrebbe all'Italia quando di gran parte dell'isola d'Elba si rendesse padrone l'impero francese.

Presidente. Il signor Senatore Audiffredi aveva domandato la parola per un fatto personale, ma siccome il Senatore Siotto-Pintor ha fatto una dichiarazione che mi pare tolga ogni specie di pericolo d'imputazione a lui di un fatto che non possa ammettere, così non credo più che sia il caso di dargli la parola per un fatto personale.

Senatore Audiffredi. Il signor Senatore Siotto-Pintor, poco moderato nelle sue espressioni m'ha lasciato ..

Presidente. Mi permetta che legga l'articolo del regolamento. Bisogna applicarlo a tutti, altrimenti non ci sarebbe il mezzo di regolare le discussioni.

L'art. 36 del regolamento dice:

« Ogni personalità è interdotta. Ogni imputazione di mala intenzione dà luogo all'immediato richiamo all'ordine. »

A norma di quest'articolo prego per conseguenza il signor Senatore Audiffredi di voler desistere, perchè non c'è più materia d'imputabilità di un fatto personale.

Senatore Audiffredi. Non posso desistere, e per rispetto al Senato e per quello che ci dobbiamo vicendalemente. L'onorevole Senatore Siotto-Pintor ha lasciato sfuggire parole che mi hanno ferito. (*Rumori di disapprovazione.*)

Senatore Siotto-Pintor. No! no! non è vero.

Presidente. Prego il signor Senatore....

Senatore Audiffredi. Io non posso tollerare che...

Presidente. La prego, signor Senatore, di non entrare in tali particolari.

Senatore Audiffredi (con forza). Domando allora che il Senatore Siotto-Pintor ritiri queste parole, perchè non voglio essere deriso da un uomo così eccentrico come è il Senatore Siotto-Pintor. (*Rumori da tutte le parti e voci: all'ordine, all'ordine.*)

Presidente. Debbo pregarlo di non andar oltre, e dichiarare che per le parole ultimamente dette dal Senatore Siotto-Pintor era esclusa ogni specie di richiamo quale renderebbesi intempestivo ed inconveniente, e che l'osservazione che ella, signor Senatore, ha creduto di dover fare è sconvenevole, a termini del nostro regolamento.

Senatore Audiffredi. Ma io...

Presidente. Su questo, ripeto, non posso più accordarle la parola.

Interrogo ora il Senato per sapere se intende chiudere la discussione generale.

Chi vuol chiudere la discussione generale, sorga.

(La discussione generale è chiusa.)

Leggo ora l'articolo unico del progetto.

« Il Governo del Re è incaricato a dare piena ed intera esecuzione alla convenzione di navigazione ed al trattato di commercio conclusi colla Francia e firmati in Parigi il 13 giugno 1862 e 17 gennaio 1863. »

Presidente. Ho letto l'articolo unico del progetto, e qui debbo avvertire il Senato che, secondo i precedenti nostri, se non c'è osservazione particolare, non si legge il testo del trattato e della convenzione a cui il progetto si riferisce; se poi qualcuno dei Senatori intende muovere qualche osservazione o fare qualche proposta, allora questi domanda che si legga il testo degli articoli, su cui vorrebbe che la discussione fosse introdotta e si dà lettura dei medesimi.

Senatore Pareto. Io credo che sarebbe qui il caso di ripetere la proposta che io avevo fatta di dividere in due l'articolo unico del progetto, onde siavi maggiore libertà nel votare sopra le due cose che in detto articolo contengono, perchè potrebbe esservi chi volesse il trattato di commercio e non la convenzione di navigazione.

Io quindi proporrei si dicesse:

« Art. 1. Il Governo del Re è autorizzato a dare piena ed intera esecuzione al trattato di commercio concluso colla Francia e firmato a Parigi il 17 gennaio 1863.

» Art. 2. Esso è pure autorizzato a dare esecuzione alla convenzione di navigazione conclusa colla stessa potenza e firmata il 13 giugno 1862. »

Io non faccio questa mia proposta che per lasciare maggior libertà ad un corpo deliberante di votare sopra due soggetti per uno dei quali un Senatore potrebbe essere assenziente e per l'altro dissenziente.

Presidente. La proposta del Senatore Pareto sarebbe di dividere in due parti l'articolo unico per farne oggetto di due speciali votazioni.

Senatore Durando. Domando la parola.

Presidente. Ha la parola.

Senatore Durando. Che si voti per divisione questo è di regola, non ci può essere alcun dubbio; ma questa divisione non potrebbe assolutamente ammettersi qualora in qualche maniera s'anticipasse l'essenza del trattato il quale è complessivo. Già il Ministero attuale ha dichiarato in altro recinto (e non dubito che, occorrendo, lo ripeterebbe anche qui) che questo trattato è complessivo; se ne sono fatti due per l'ordine materiale delle cose, ma anticamente non se ne faceva che uno non è che per la divisione del lavoro che si è introdotto quest'uso dalla diplomazia.

Ma in questo caso è fuori di dubbio, e il Ministero attuale debbe certamente confermarlo, ed io lo posso dire con cognizione di causa perchè presi qualche parte a queste trattative, che il trattato di commercio e la convenzione di navigazione non ebbero luogo se non col patto espresso che le loro ratifiche si farebbero contemporaneamente; quindi il rifiuto di un trattato equivale al rifiuto dell'altro.

Ora venendo alla proposta dell'onorevole Senatore Pareto, dirò che il fare due articoli o la divisione della votazione, non recherebbe nessuna portata sostanziale

alla cosa, ma porterebbe l'inconveniente di rimandare alla Camera dei Deputati il trattato; epperò l'Ufficio Centrale dichiara che si oppone alla divisione così intesa dall'on. Senatore Pareto.

Senatore Pareto. Non capisco come si possa fare questa divisione e non fare due articoli di questo articolo unico.

Senatore Durando. Ciò, ripeto, non varia la sostanza della legge, ma ne varia evidentemente la forma.

Senatore Pareto. Questa non può esser ragione perchè il Senato non possa fare quellq che crede di fare in proposito.

Senatore Durando. Comprenderei che si dividesse in due se ci fosse la più picciola utilità, ma non ne veggio l'ombra; solo ravviso il ritardo nell'approvazione d'un trattato, il quale è in sospeso già da due anni: e ritenga il Senato che ci sarebbe quasi una sconvenienza a protrarlo più a lungo. Ecco perchè pregherei il Senatore Pareto a recedere da una proposta la quale non ha praticamente la più piccola utilità.

Senatore Pareto. Non capisco come non si possa fare la divisione dell'articolo; eppure questo è l'unico modo di fare, perchè resti al Senato la libertà di votare sopra le due parti bisogna che siano due articoli diversi. Il dire poi che è impossibile di votare separatamente non l'intendo; ma la Francia stessa ha diviso in due questi stessi trattati e anche due son le epoche in cui sono stati conclusi, dunque non so vedere qual difficoltà vi sia a sciuderlo in due. Del resto me ne rimetto al Senato.

Presidente. La parola è al sig. Ministro degli Affari Esteri.

Ministro degli Affari Esteri. Io debbo, a nome del Governo, confermare le parole testè pronunciate dall'onorevole Senatore Durando, e dichiarare che noi non possiamo accettare la disgiunzione della convenzione di navigazione dal trattato di commercio.

Ieri l'on. Senatore Pareto traeva un argomento in favore di questa separazione dalle diverse date delle convenzioni medesime.

Ora l'onorevole generale Durando che reggeva il portafoglio degli Esteri, e che diede istruzioni ai Plenipotenziari di firmare la convenzione di navigazione, dichiara quel che avrei dichiarato io in nome dell'Amministrazione crede degli impegni dell'Amministrazione antecedente, che fu firmata col patto espresso che le ratifiche non si dovevano scambiare che quando fosse firmato ed approvato anche il trattato di commercio.

Io combatto la separazione di queste due convenzioni, perchè sarebbe dannoso agli interessi e del paese, e del commercio italiano, sopprimere una convenzione in cui è pattuita l'abolizione dei diritti differenziali per il commercio diretto.

La combatto poi perchè nell'intelligenza presa fra i due governi, le due convenzioni non formano che un

solo sistema, che un solo trattato. Esse furono separate per l'ordine, e forse anche per non estendere i vantaggi accordati a noi colla clausola della nazione più favorita, ad altri Governi con cui non vi fossero convenzioni di navigazione. Ma i vantaggi e gli oneri dell'una convenzione si collegano strettamente con i vantaggi e cogli oneri dell'altra.

Noi non potremmo presentare allo scambio delle ratifiche, per gl'impegni assunti, una convenzione separata dall'altra.

L'onorevole Senatore Pareto può domandare la divisione dell'articolo; ed io spero che egli si limiterà a questo, perchè con tal sistema raggiunge l'istesso risultato che raggiungerebbe proponendo due articoli del progetto di legge, due articoli i quali dovrebbero poi esser rimandati alla Camera dei Deputati.

Essendo la divisione di diritto, noi non verremo a sollevare alcuna difficoltà.

Solo io farò al Senato, a nome del Ministero, la dichiarazione che venne già fatta alla Camera dei Deputati, vale a dire che, se una convenzione fosse respinta, il Ministero, valendosi del suo diritto, ritirerebbe l'intero progetto di legge.

Presidente. Il signor Senatore Pareto ha desistito dal fare una proposta formale.

Il signor Ministro degli Affari Esteri ha spiegato come questa simultaneità di voti entri nelle viste delle trattative e della conclusione del negoziato.

Se non ci è altri che domandi la parola, e faccia eccitamenti in proposito, porrò ai voti l'articolo.

Senatore Giovanola. Domando la parola.

Presidente. Ha la parola.

Senatore Giovanola. Avrei una brevissima osservazione a presentare sull'articolo primo della convenzione, il quale pattuisce piena ed intiera libertà di commercio fra le due nazioni contraenti.

Alla piena libertà di commercio io credo che sarebbe condizione indispensabile l'abolizione dei passaporti.

Capisco come in un trattato che deve durare dodici anni non si sia trovato opportuno di statuire questa reciproca abolizione. Ma, per altra parte, siccome la Francia ha già con convenzioni speciali aboliti i passaporti a fronte di altre nazioni, credo che non possa avere difficoltà di abolirli anche di fronte a noi.

In ciò mi conforta la dichiarazione ufficiale fatta dal signor Baroche, Presidente del Consiglio di Stato, nella seduta del 25 febbraio 1862 del Senato francese, ove, discutendosi l'indirizzo in risposta al discorso della Corona, interpellato l'oratore del Governo circa la questione dei passaporti, pronunziò queste testuali parole:

« Voici ce que j'ai à dire à ce sujet: Pour faciliter le commerce entre la France et les nations voisines, une mesure a été prise d'après laquelle, lorsqu'une nation admet le français à franchir ses frontières sans la présentation d'un passeport, la même facilité est admise chez nous par réciprocité.

» Il en est ainsi avec l'Anatolie, avec l'Amérique, je crois, et quelques autres nations. »

Ora egli è notorio che nel nostro paese già fin dai tempi in cui regnava il portafoglio degli interni il benemerito Ministro Farini, venne abolito l'uso di cercare il passaporto alla frontiera. Qualunque forestiero può entrare nel Regno senza subire la molestia del passaporto.

Io credo che se il nostro Governo facesse conoscere al Governo francese la pratica da noi seguita, questi non potrebbe a meno di far onore alla solenne dichiarazione in di lui nome pronunciata.

Ministro degli Affari Esteri. Domando la parola.

Presidente. Ha la parola.

Ministro degli Affari Esteri. Io non potrei prendere un impegno positivo al riguardo, perchè è una questione di sicurezza pubblica intorno alla quale è necessario che qualcuno dei miei colleghi dica il suo avviso.

Io personalmente sono favorevole all'abolizione dei passaporti: epperò posso assicurare l'onorevole Senatore Giovanola che il Ministero esaminerà questa questione e terrà serio conto delle parole da lui pronunciate.

Presidente. Non domandandosi...

Senatore Audiffredi. Domanderei la parola per un incidente.

Presidente. Ha la parola.

Senatore Audiffredi. Le replicate dichiarazioni che mi sono state fatte dall'onorevole Senatore Siotto-Pintor e da alcuni suoi amici, mi assicurano che non era assolutamente sua intenzione di offendermi, perciò ritiro ogni espressione troppo risentita che per avventura mi sia sfuggita e chiedo anche che non se ne faccia parola nei Resoconti del Senato o nel processo verbale.

Voti. Bene, bene.

Presidente. Non domandandosi da altri la parola ed il progetto essendo costituito di un articolo unico, non si provoca il voto per alzata a seduta ma si procede immediatamente allo squittinio segreto.

Preveggo i signori Senatori che dopo questo squittinio si passerà alla discussione del progetto di legge sul dazio consumo, epperò il prego di trattenersi nell'Aula.

Prego il signor Senatore, Segretario, Arnulfo di fare l'appello nominale.

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

Risultato della votazione:

Numero dei votanti . . .	78
Favorevoli	70
Contrari	8

(Il Senato approva.)

DISCUSSIONE SUL PROGETTO DI LEGGE SUL DAZIO CONSUMO.

(V. Atti del Senato N. 61)

Presidente. Viene in discussione il progetto di legge per una tassa o dazio di consumo, portato all'ordine del giorno.

Spero che il Senato dispenserà il Presidente dal leggere il testo della legge.

Se non si fa osservazione si passerà alla discussione generale.

La discussione generale è aperta.

La parola è al Senatore Arnulfo.

Senatore Arnulfo. Dalla Relazione risulta che l'unico cambiamento che abbia la Camera dei Deputati portato a questa legge fu una variante all'articolo 17, e nel rimanente furono approvati tutti gli emendamenti fatti dal Senato ch'ebbi l'onore di proporre. La Commissione vi propone ora di ammettere la modificazione di cui nell'articolo 17, ed io sono lungi dall'oppormi, ma parmi che a raggiungere completamente lo scopo che la Commissione medesima si prefigge, sia necessario che la facoltà accordata ai Comuni di cambiare la loro tariffa sia limitata a due condizioni, cioè: primo, che l'autorità finanziaria lo consenta; secondo, che il cambiamento debba farsi sempre in modo che le somme d'abbonamento si ricevino realmente senza aberrazione e con proporzioni giuste dai generi che colla legge presente si vogliono tassare.

È importante, anzi importantissimo che queste condizioni sieno rigorosamente osservate, e che il Ministro assuma l'impegno di fare in modo che lo sieno, in quanto che, se altrimenti fosse, si verrebbe a lasciare ai Comuni una facoltà esorbitante; si verrebbe a distrurre l'economia della tariffa, perchè già si disse in questo recinto, ed il Senato approvò, che la tariffa si fa nell'interesse generale, vale a dire proporzionandola all'importanza degli oggetti cui la medesima si riferisce. Dalla circostanza prevista dall'articolo 17 che i Comuni si rendono appaltatori del Dazio, non ne deve derivare loro la facoltà di cambiare la tariffa per modo che, quando prevalgono nell'amministrazione comunale coloro i quali abbiano interesse di aggravare, per ipotesi, la carne, possano gravare il vino, o gli spiriti, o i liquori, o la birra, o viceversa; insomma arbitrariamente facciano sopportare lo sgravio ad altri articoli di consumazione.

Questo è lo scopo principale dell'emendamento che si era dal Senato approvato, al quale non si volle sostanzialmente dalla Camera dei Deputati derogare; si volle soltanto, invece di farne una diretta disposizione della legge, che sia lasciata al Ministro la facoltà di provvedere a questo riguardo, sempre però osservata la ora detta condizione importantissima. Io quindi prego il signor Ministro delle Finanze a voler dichiarare al

Senato se accetta le due condizioni che elibi l'onore di accennare, e se inoltre voglia farne oggetto di un articolo di regolamento; il qual regolamento in questa parte sarebbe spiegativo di quel concetto legislativo che nella Relazione ampiamente si spiega.

Premesse queste dichiarazioni, che voglio sperare il Ministro delle Finanze vorrà fare, credo che il Senato passerà alla votazione della legge.

Presidente. Mi duole dover dire che avendo fatto verificare il numero dei Senatori, esso risulta manchevole d'assai per raggiungere il numero legale, il quale

era di 78, numero preciso a cui si è giunti nella precedente votazione.

Prego i signori Segretari di verificare di nuovo se siamo in numero.

(I signori Segretari verificano.)

Presidente. Il numero legale non è raggiunto, e perciò l'adunanza è sciolta.

Domani alle ore 2 continuazione dell'ordine del giorno della tornata d'oggi.

L'adunanza è sciolta (ore 5).