

LVII.

TORNATA DEL 12 GENNAIO 1864

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE SCLOPIS.

Sommario — *Omaggio* — *Comunicazione di due trattati di commercio e navigazione conclusi coll'Inghilterra e colla Russia* — *Discussione sul progetto di legge per l'approvazione del trattato di commercio e di navigazione colla Francia* — *Parole del Senatore Durando* — *Discorso del Senatore Pareto contro la convenzione di navigazione e sua istanza per la divisione da quello di commercio che approva* — *Osservazioni del Senatore Audiffredi contro il trattato* — *Risposta del Ministro delle Finanze* — *Discorso del Senatore Scialoja a sostegno del trattato* — *Considerazioni nello stesso senso del Senatore Siotto-Pintor* — *Presentazione di due progetti di legge* — *Replica del Senatore Audiffredi* — *Aggiornamento della discussione a domani.*

La seduta è aperta alle ore 2 3/4 colla lettura del processo verbale dell'ultima tornata, il quale viene approvato.

Sono presenti i Ministri delle Finanze, di Agricoltura e Commercio, dell'Istruzione Pubblica e dei Lavori Pubblici, e più tardi interviene pure il Ministro dell'Interno.

Presidente. Il Rettore dell'Università di Palermo fa omaggio al Senato di sei copie dell'*Orazione inaugurale letta dal professore cavaliere Stanislao Cannizzaro.*

COMUNICAZIONE DI DUE TRATTATI.

Ministro degli Affari Esteri. Domando la parola.

Presidente. Ha la parola.

Ministro degli Affari Esteri. Ho l'onore di dare comunicazione al Senato, a norma dell'articolo 6 dello

Statuto, di un Trattato di navigazione e commercio concluso coll'Inghilterra, e di un altro Trattato pure di navigazione e commercio concluso colla Russia.

Presidente. Do atto al signor Ministro della comunicazione che ha fatto, a termini dello Statuto, dei due menzionati trattati.

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

(V. Atti del Senato N. 67)

Presidente. L'ordine del giorno porta la discussione del progetto di legge per l'approvazione del Trattato di commercio e di navigazione colla Francia.

Prego i signori Commissari di volersi recare al loro posto.

(I membri dell'Ufficio Centrale pigliano posto al banco delle Commissioni.)

L'Ufficio Centrale è composto dei signori Senatori Di Revel, Durando Giacomo, Sanvitale e Serra Francesco Maria; il Relatore signor marchese Ridolfi è assente con congedo; converrà per conseguenza che alcuno fra i signori Commissari presenti assuma le parti di Relatore.

Senatore **Di Revel**. Io no.

Senatore **Durando**. Domando la parola.

Presidente. Ha la parola.

Senatore **Durando**. I membri presenti dell'Ufficio Centrale, che veggio molto scarsi, s'incaricheranno certamente di rispondere e dare occorrendo gli schiarimenti necessari su questo trattato, ma debbo avvertire il Senato che il Relatore aveva documenti, petizioni che, non avendo potuto per motivi imperiosi intervenire ed assistere a questa discussione, non ci ha comunicati, quindi il nostro compito non può a meno di riuacire un po' difficile, non potendo trovarci in condizione di dare tutte quelle soddisfazioni che il Senato è in diritto di esigere.

Ad ogni modo l'Ufficio Centrale, almeno i membri che sono presenti, faranno il meglio che potranno perchè questa legge sia prontamente discussa.

Presidente. Dalla Segreteria del Senato saranno portate al banco della Commissione le carte relative; frattanto la parola spetta al Senatore Pareto.

Senatore **Pareto**. Io non occuperò il Senato in una discussione scientifica, se i trattati di commercio e di navigazione siano utili ad una nazione la quale vuol progredire verso il libero scambio: lascio questo alle teorie, mi occuperò soltanto del trattato presente.

Ed in primo luogo comincerò a lamentare come di due cose se ne voglia fare una sola; come invece di presentare articoli coi quali noi fossimo chiamati a votare la convenzione per la navigazione ed altri per il trattato di commercio, ci si voglia con una sola decisione mettere nella condizione di ammettere l'uno e l'altro togliendo in conseguenza la libertà di votare forse favorevolmente per l'uno, e contrariamente per l'altro.

Io credo, che non vi ha ragione di questa riunione dei due atti, perchè questi sono essenzialmente separati e ne abbiamo argomento nell'epoca stessa in cui la convenzione fu firmata, cioè il 13 giugno 1862 e l'epoca in cui fu firmato il trattato di commercio cioè il 17 gennaio 1863, cosicchè non si potrà opporre che debba essere un fatto solo. Aggiungerò di più che una delle parti contraenti ha dichiarato essa stessa che le due convenzioni erano una cosa separata. Infatti nelle comunicazioni fatte al Corpo legislativo di Francia fu detto:

« Nous avons conclu avec l'Italie un traité de commerce, que nous avons l'assurance sera ratifié et nous avons aussi conclu une convention de navigation que nous espérons aura la sanction du Parlement. »

Dell'uno vi è sicurezza, dell'altro vi è dubbiosa speranza; e questa disgiunzione di due atti fatta da una delle due parti contraenti lascia anche la libertà all'altra parte di dividere in due la votazione di due atti

per se stessi disgiunti, perchè dunque non vorremo noi usarne? Perchè non potremo noi dire vogliamo assentire al trattato di commercio e non vogliamo adottare la convenzione di navigazione?

Io credo che non ci si possa negare la separazione ossia la divisione dell'articolo, ed in conseguenza mi propongo, dopo d'aver discusso in generale delle due convenzioni, di presentare al Senato un emendamento ossia una nuova formola per cui l'unico articolo della legge sia diviso in due articoli e per ciò vi sia votazione separata sopra i due oggetti che contempliamo.

Detto questo a riguardo della maniera della votazione, io credo che sia giusto passare ad esaminare i due progetti ed entrare nel merito delle due convenzioni.

Quanto al trattato di commercio io non me ne occuperò, perchè sono poco pratico della materia, e perchè certamente in quest'aula vi saranno persone che meglio di me potranno discorrere dei vantaggi o degli inconvenienti di quel trattato. Dirò solo che credo che in massa sia vantaggioso; ma non dirò questo egualmente dell'altra convenzione che è quella di navigazione.

Io vedo in questa convenzione di navigazione un danno grave ad una parte della nostra marina a quella parte dirò così che concerne più particolarmente gli uomini che formano il semenzaio, onde hanno a trarsi i marinai per la nostra navigazione di lungo corso, che deve fornire i migliori elementi alla nostra marina militare. Io vedo un massimo inconveniente nell'articolo che riguarda il cabotaggio col quale accordando noi alla Francia la libera navigazione sopra tutte le nostre coste, essa non ci accorda ugual trattamento. E per convincerci quanto sia pur grande l'importanza del cabotaggio marittimo per l'Italia, basti solo porre l'occhio sopra una tabella, che ho qui, e di cui però non starò a dare i dettagli perchè ciò sarebbe troppo lungo. Nel regno d'Italia vi sarebbe un totale di 14,410 bastimenti addetti al cabotaggio di maggiore o minor portata, ma tutti superiori alle 10 tonnellate e inferiori alle 100 o raggiungenti questa portata. Queste navi fanno ordinariamente il commercio di cabotaggio tra porto e porto delle nostre coste: queste 14,410 navi, calcolandone l'equipaggio in media a cinque uomini, nè credo vi sia esagerazione, formano, come vede il Senato, una massa di 72 200 individui.

È questo un numero grandissimo di uomini che fanno, dirò, la scuola di navigazione, scuola che non è destinata solo a preparare marinai per la navigazione di lungo corso, ma anco a fornire valorosi marinai per le squadre da guerra; giacchè se volete che la gioventù sia destra sul mare e atta ai servizi del naviglio militare, sarà la navigazione che avrà fatta nel cabotaggio da porto a porto che la renderà tale.

Ove infatti i giovani non abbiano fatto questo tirocinio quasi dall'infanzia, è difficile che si assuefaciano a diventare quei perfetti uomini di mare di cui vi è necessità sulle navi da guerra per vincere le bat-

taglio della nazione sull'instabile o tempestoso elemento.

Sapete voi come si forma il vero marinaio? Coi frequenti viaggi lungo le coste, ove forse sono più numerosi i pericoli che nell'alto mare.

Nel nostro paese, il quale, a confessione di tutti ha dato i più grandi uomini di mare, i più grandi navigatori, tra' quali Colombo, si comincia a gettare un bambino dagli otto ai nove anni, come si dice volgarmente, sull'acqua salata, cioè sopra una barca, e questo bambino comincia in sì tenera età a vedere i flutti imperversare contro di lui, perde la paura, si fa coraggioso, in modo che il ligure marinaio, e così dirò di tutti gli altri Italiani, ch'è io fra gli Italiani non faccio differenza, ridotto qualche volta ad aver per compagni solo due o tre altri uomini, affronta anco su piccolo bastimento le tempeste dell'Oceano e solo viene dall'America in Italia.

Ed io mi ricordo che un bastimento il quale aveva perduto quasi tutto l'equipaggio, a segno che solo erano rimasti due uomini a bordo, venne, se non erro, dall'isola di Cuba od almeno da una delle Antille, sino a Genova con questi due soli uomini di equipaggio, e sicuramente questo fu un atto dei più grandi che vi possano essere di valore marinaro, fu un atto che ben faceva dire agli Inglesi qualche volta vedendo i nostri liguri marinari, *ecco i primi marinai del mondo*; ma questi primi marinai si fanno appunto col cabotaggio, precisamente in quelle navigazioni che voi con la concessione che fate ad un'altra potenza verrete a togliere ed a scoraggiare; e pertanto questa forza su cui dobbiamo contare, verrà grandemente meno, e forse, dove accada il caso, saremo ridotti a non aver più quei forti uomini di mare che avevamo un tempo, e che avremmo potuto opporre alle estere nazioni.

Io dico che questo trattato di navigazione, particolarmente per il cabotaggio, è dannosissimo perchè accorda molto agli altri e pochissimo concede a noi.

La Francia nelle sue concessioni ci accorda le sue coste del Mediterraneo, l'isola di Corsica e l'Algeria; noi invece accordiamo le lunghe coste d'Italia, le coste della Sardegna, le coste della Sicilia. Sapete voi che proporzione vi è tra quello che accordiamo noi, e quello che ci viene concesso?

Ve lo dirò: La costa di Francia ha circa 90 leghe di 25 al grado di lunghezza, la costa di Corsica ne ha 75, la costa dell'Algeria ne ha 95, il che fa 260 leghe; noi invece concediamo: costa d'Italia terraferma 375 leghe, coste di Sardegna 160, coste di Sicilia 165, in totale l'Italia concede 700 leghe, la Francia ce ne concede 250, la differenza è di 450 leghe che noi accordiamo di più alla Francia.

Non voglio pronunciare la parola, ma si dirà che questo contratto ha quasi quasi l'aspetto di un contratto leonino; di più aggiungerò che non solo noi accordiamo molte coste di più, ma che le nostre coste hanno per

movimento commerciale molta e molta più importanza che non hanno quelle di Francia.

Esaminiamo i paesi che stanno sulle coste di Francia: cosa avete? Avete Antibò, avete Cannes, quindi lunghe coste quasi deserte verso S. Tropez; avete Hyères, avete Tolone, *Bendol, La Ciotat, Cassis*, e quindi la più importante Marsiglia; di là si estende una spiaggia poco frequentata e quasi deserta che è quella della Crau fino alle bocche del Rodano non lungi da *Arles*, quindi vi sono le lunghe spiagge di *Aigues Mortes* e finalmente *Cette, Agde e Port Vendres*, soli paesi tra i quali noi potremo fare qualche commercio.

Dall'altra parte noi cosa presentiamo?

Presentiamo la popolatissima costa Ligure la quale ha essa sola più commercio di cabotaggio che non ha la costa francese; presentiamo la Toscana, poi il Golfo di Napoli con quella popolosa metropoli e tutti i paesi adiacenti, fra i quali fassi un commercio grandissimo; presentiamo la Sicilia; presentiamo poi le coste dell'Adriatico e sicuramente il movimento commerciale che si fa da questa parte, è molto superiore di quello che si potrebbe fare lungo le coste della Francia; inoltre i prodotti che s'incontrano lungo le coste italiane sono in maggior quantità e di maggior pregio che quelli su cui vi potrebbe esercitare il nostro commercio lungo le coste di Francia.

Le produzioni sono i marmi di Carrara che si portano nei diversi scali perchè i bastimenti venendo dall'America ne fanno grandissimo carico di ritorno per la loro zavorra; sono nella Sicilia una quantità atragrande di prodotti d'agrumi, d'olii, di zolfo che s'importano in ogni parte d'Italia per mezzo del cabotaggio, sono le mandorle che ponno fornire carichi per molte e molte manifatture diverse, sono le droghe, come la manua, la liquirizia che si importano in tutte le parti d'Italia, sono i grani delle Puglie che molte volte in certe circostanze vengono da Manfredonia, da Barletta portati su tutte le coste d'Italia, e questo traffico che di natura dovrebbe essere nostro esclusivamente, viene abbandonato in mano d'altri che non ci dà per contro che pochissime cose, e campi ristretti per farvi lo stesso genere di navigazione; ci avesse almeno dato il corrispettivo, cioè ci avesse dato tutto quello che ha, cioè le coste dell'Oceano, potremmo non lamentarci, perchè diremmo: noi vi diamo quello che abbiamo, voi date quello che avete, e allora la giustizia non va a pesare tanto sul minuto; ma quando da una parte si fanno tante restrizioni, è giusto che facciamo noi pure osservazione su quello che diamo.

Di più questo trattato ha un difetto a cui forse non si è avvertito. Nel simulacro di concessione vi è che le patenti per i bastimenti che vanno a far la pesca dei coralli sono ridotte di metà.

Ma, Signori, con questo veniamo a riconoscere i diritti del nostro alleato sopra una parte di mare in cui non l'ha.

Sapete, Signori, i banchi, o almeno la maggior parte

dei banchi su cui si fa la pesca dei coralli a quale distanza si trovino dalle coste? Si trovano a tale distanza dalla costa per cui non sono compresi nel così detto *mare clausum* su cui avrebbe diritto di mettere imposizioni, in conseguenza con questo noi veniamo quasi a riconoscere che la Francia ha diritto d'imporre la pesca dei coralli che si fa su banchi lontani, mentre invece soltanto essa ha continuato questa pratica perchè è diventata l'erede delle pretese ingiustamente vantate altre volte dal Bey d'Algeri, e non può fondare tale pratica sul diritto che vige tra le nazioni civilizzate, potendo solo imporre la pesca fatta su quei banchi che sono più vicini alla costa e non su quei più lontani, cioè fuori della portata del cannone, giacchè, secondo il giure moderno tutto quanto è più in là di questa portata è definito mare libero, epperò non appartenente a nessuno.

Io credo dunque che questo trattato, il quale è buono forse per il commercio, non è buono in tutto per la navigazione, perchè ci concede molto meno di quello che diamo, perchè ci nega certi favori che altre potenze ci hanno concessi, giacchè altre potenze ci accordano che i bastimenti nostri che fanno il commercio fra le loro colonie e la metropoli siano franchi, che i bastimenti che fanno il commercio tra i paesi stranieri e i paesi contrattanti con noi, siano franchi di qualunque dazio.

La Francia solo ci accorda che i bastimenti che partono dai nostri porti e vanno nei suoi, siano pareggiati ai suoi, ma per il resto mantiene tutte le differenze: e noi, troppo ingenuamente generosi, per così dire, le accordiamo molto e molto di più di quello che essa ci dà in compenso.

Io non toccherò le questioni politiche, sono alieno da queste, so che dobbiamo molto e moltissimo alla Francia ed io le professo gratitudine, ma nelle questioni commerciali non si deve dar mente a questo. D'altronde in quanto alla parte materiale credo che abbiamo pagato il nostro debito; la Savoia, Nizza, l'influenza accordata, la posizione in cui siamo posti verso quella nazione, hanno, almeno in gran parte, compensato ciò che essa ha fatto materialmente per noi. Quanto alla gratitudine morale, noi la professiamo tutti e grandissima. Ma nell'ordine materiale non credo, per dimostrarla, che dobbiamo fare sacrifici troppo grandi dei nostri interessi.

Dopo avere detto queste brevi cose circa i pochi vantaggi che ci vengono dal trattato di navigazione, io chiederei che il Senato volesse votare distintamente sulle due parti, che cioè vi fosse un articolo il quale determinasse l'approvazione della convenzione di navigazione e un altro che approvasse il trattato di commercio, affinché ognuno di noi fosse libero di dare il suo voto a quello che creda utile e non darlo a quello che creda meno favorevole.

Una terza domanda vorrei pur fare al Senato che cioè, se fosse possibile, siccome questi trattati possono arrecare danni o vantaggi, si ponesse un limite minore

di dodici anni, e che si fissasse un tempo minore da essere esso in vigore, che cioè il trattato non restasse in esecuzione che fino al 1868, salvo a rinnovarlo.

In conseguenza di quanto ho fin qui detto, formulerò gli articoli....

Presidente. Prego il signor Senatore Pareto di avvertire che siamo nella discussione generale.

Senatore Pareto. Siccome il progetto consta di un solo articolo, io proporrei di sostituirne a questo due altri.

Presidente. Non bisogna che confondiamo; gli stadi della discussione sono definiti; ora siamo nella discussione generale, proporrà a suo tempo gli articoli, quando cioè questa sarà chiusa.

Senatore Pareto. Per me è indifferente.

Presidente. Adesso spetta la parola al Senatore Audiffredi e quando si discuterà l'articolo allora darò la parola al signor Senatore Pareto.

Senatore Scialoja. Credo che l'avessi domandata io per primo, però la cedo riservandomela....

Presidente. Scusi, il primo iscritto era il Senatore Pareto, il secondo il Senatore Audiffredi, il terzo il Senatore Scialoja, poi viene il Senatore Sotio-Pintor.

La parola è al Senatore Audiffredi.

Senatore Audiffredi. Se il Senatore Scialoja vuole parlare, io parlerò dopo.

Senatore Scialoja. No, no, parli pure.

Senatore Audiffredi. Io non discorrerò lungamente, o Signori, di questo trattato perchè credo che una tale questione sia oltremodo pregiudicata. La questione reale io credo che sia estranea all'intrinseco del soggetto. Voi sapete che i trattati sono correlativi alle relazioni politiche, economiche e finanziarie. Alcune volte avviene che considerazioni estranee abbiano un'importanza maggiore del soggetto, benchè sicuramente nessun di voi ignori quale sia la somma importanza dei trattati commerciali. Da essi dipendono gli interessi di molte industrie le cui sorti sono dipendenti da quelle tariffe che il Governo stabilisce. Ma quando queste negoziazioni di tariffe si fanno senza prendere dirette informazioni dalle persone tecniche e speciali, come erano appunto le Camere di commercio, e le persone interessate a dare schiarimenti, allora le trattazioni si fanno sopra altre regole, sulle massime assolute, sui principii delle libere transazioni.

Io apprezzo sicuramente le libere transazioni; credo che gli economisti di un tempo abbiano oltremodo abusato di quei principii; ma credo che nelle circostanze in cui ci troviamo si dovesse avere maggiori riguardi agli interessi degli industriali. La loro fortuna è strettamente dipendente dalle clausole di quei trattati.

Dal 1818 in qua il Governo è entrato nella via di favorire il libero scambio, e abbiamo molte volte diminuito le tariffe doganali. L'esperienza ci ha dimostrato il danno che ne hanno sofferto molte industrie, quelle specialmente che riguardano i tessuti serici e le manifatture di cotonei.

L'industria presso noi non era in grado di prosperare così allo stretto, se non era sorretta da quel sistema protezionista, che gli economisti teorici disapprovano tanto. Se fossero state stabilite dal 1815 le basi delle tariffe presenti, io asserisco che presso di noi non avrebbe potuto sorgere nè prosperare l'industria serica, nè l'industria delle lane, nè quella dei cotonei. Queste industrie però furono gradatamente iniziate, ed hanno prosperato; i nostri industriali hanno fatto prodigi di sapere e di zelo, hanno speso grandi capitali per avvantaggiarle.

È venuta poi la circostanza più favorevole alla prosperità di queste industrie, quella cioè dell'unione dei vari Stati dell'Italia.

I nostri industriali speravano di potersi sollevare, e sostenere la temuta concorrenza estera; ma ora sembra che noi entriamo in una via diametralmente opposta. Dopo che è sorta una circostanza così favorevole allo sviluppo di queste industrie, noi diminuiamo le tariffe e facciamo ancora di più, mettiamo una imposta sui capitali impiegati nelle diverse industrie. Credono gli economisti che i nostri industriali siano in grado di sostenere questa imposta senza grave loro danno?

Dico sinceramente che non posso credere che quegli economisti abbiano fatto alcun studio della parte tecnica di queste industrie. L'economia pubblica è rispettabile nella sua parte teorica, ma se non si fonda sullo studio tecnico e speciale delle diverse industrie può divenir illusoria e pericolosa.

Si tratta infine di stabilire le basi dei maggiori interessi nazionali.

Vedete, o Signori, quanto l'Inghilterra, quanto la Francia diano importanza a sostenere le loro industrie. Vediamo noi con quanta avarizia abbiano esse negoziate le condizioni di questi trattati, perchè scorgevano che l'Italia entrava in condizioni, per cui molte nostre industrie avrebbero potuto sostenere la concorrenza delle loro manifatture. I negozianti della Francia per molti mesi ci han contrastato i dritti, *ad valorem* sulle stoffe di seta, onde stabilire la supremazia delle loro manifatture di Lione: essi non ignoravano che con queste semplici condizioni la nostra industria serica sarebbe decaduta.

Io sono incaricato di esporvi a nome degli industriali delle sete le circostanze difficili in cui versano; essi le comprovano con i fatti. Ci dicono che alcuni anni sono si calcolava in questo nostro piccolo Stato del Piemonte circa 4 mila telai in acta. Sapete a quanti sono ridotti adesso questi telai? Solo a 200.

Io non voglio darne tutta la causa alla diminuzione delle tariffe. Capiamo benissimo che anche le condizioni generali sfavorevoli dell'industria serica, e l'accrescimento del valore di questa materia prima abbiano contribuito a diminuire la fabbricazione della seta. Ma è pur vero il dire che i nostri industriali di seta con questa diminuzione di tariffe non saranno più in posizione di sostenere la concorrenza cogli industriali esteri.

È vero anche il dire che l'Italia ha condizioni favorevoli all'industria. Noi abbiamo forza motrice costante idraulica, che costa molto meno della forza motrice a vapore. Da noi la mano d'opera costa forse la metà; dunque non dobbiamo disperare che la nostra industria si renda capace di buon avviamento; ma ciò che manca ad essa sono i capitali. Credete voi che l'alto prezzo dei capitali non influisca grandemente sull'industria? Ormai noi vediamo che l'industria in Francia ed in Inghilterra non si fa con piccoli capitali, ma anzi con milioni; non vi è industriale importante che non tenga impiegati alcuni milioni; in questo modo si possono fare spedizioni all'estero aspettando il pagamento; poi questi industriali si aiutano fra di loro.

Oltre i fabbricanti vi sono le case di commissione che hanno 10, 15 ed anche 20 milioni in commercio; sono case che fanno anticipazioni ai fabbricanti, i quali non sono obbligati ad arrestare i loro opifici ogni volta che le condizioni generali del commercio non diano vantaggi; i commissionari acquistano le loro merci, ne fanno spedizioni all'estero; in questo modo e con questa suddivisione di lavoro l'industria si è stabilita.

È adunque nelle grandi città industriali che gli economisti pratici debbono far studio dei mezzi di favorire le diverse industrie.

Io non credo che nessuna città dell'Italia presenti condizioni eguali a quelle. Noi avevamo a Torino l'industria della seta portata ad un certo grado di avanzamento, ma l'abbassamento dei dritti doganali diede la supremazia alle merci di Lione.

Tutto questo lo dico per provare che le concessioni che facciamo alla Francia non sono di poca importanza, dando ad essa il libero commercio in Italia dei suoi prodotti. Visitando i magazzini dei negozianti non troverete che merci francesi ed inglesi.

L'Italia non sarà mai una grande nazione finchè non sarà industriale, perchè è coll'industria che si ottiene quella ricchezza che dà forza agli Stati, che dà loro il maggior potere politico in Europa. Si può osservare che i dazi elevati riuscirono persino a stabilire l'industria delle lane e dei cotonei negli Stati Uniti d'America dove la mano d'opera è molto più elevata che in Italia. Questa è giunta al punto di poter bastare a sè e di sostenere a quest'ora anche la libera concorrenza dell'Inghilterra.

Non posso a meno di fare una calda perorazione in favore delle nostre industrie che vedo minacciate dalla conclusione di questo trattato.

Ma c'è un'altra parte assai meritevole di considerazione, che è quella riguardante gli interessi delle finanze.

Con quali mezzi il sovrano dell'Italia meridionale sopprimeva alle grandi spese della sua armata? Con quali mezzi i piccoli Stati d'Italia sostenevano le spese che avevano? Se si fosse fatta una somma dei bilanci attivi di tutti gli Stati d'Italia si sarebbe veduto che

quella somma era maggiore degli introiti che ora noi abbiamo.

Era prudentiale adunque, quando si fecero le annessioni, di conservare almeno una parte di quei tributi che erano di più facile esazione, quali sono, per esempio, i tributi indiretti delle dogane che si pagano nel maggior valore di una stoffa. Non mi è grave di rinunciare al superfluo del lusso di vestiario.

In che linea di economia pubblica siamo noi entrati? Siamo arrivati a preferire le imposte sui viveri alle classi più bisognose. Io preferirei di gran lunga di mantenere maggior aggravio sugli articoli di lusso che sono di consumazione della classe agiata. Rinunciando, come facciamo, ai vantaggi dei diritti doganali più elevati che avevamo, noi entriamo nella viziosa posizione di dover mettere molti contributi diretti di difficile esazione, come abbiamo fatto colla legge votata ieri, invece di contributi indiretti che erano di facilissima esazione.

Se fosse possibile di rinvenire sulla linea economica che abbiamo tenuta, io credo che avremmo mezzo facile di ristorare le nostre finanze, imponendo maggiormente gli articoli di lusso. So ben apprezzare gli interessi del libero scambio in favore della nostra agricoltura. Ma non credo che questa abbia tanto bisogno di protezione come la nostra industria.

Migliorando le condizioni economiche di quei paesi, facilitando le comunicazioni colle strade ferrate, come abbiamo fatto, io non dubito menomamente che la nostra agricoltura sia capace di grande incremento.

Ma non perciò io propendo a credere che dobbiamo rinunciare all'industria, che io credo ugualmente capace di grande progresso quando sia incoraggiata.

Gli industriali di seta domandano al Ministero che si procuri in avvenire di stabilire i diritti doganali proporzionati al valore delle stoffe, come si è fatto per la manifatture in lana. Spero che il Ministro possa darmi qualche spiegazione.

Il Ministro d'Agricoltura e Commercio non mi seppe assicurare che nel trattato in questione fossero stipulate delle riserve speciali riguardanti le manifatture di seterie.

Io non mi dilungherò maggiormente: dirò soltanto che questo trattato lo considero che abbia un corrispettivo di compenso.

Come vi provò il Senatore Pareto, nel trattato di navigazione la Francia si è riservata i diritti differenziali in suo favore; nell'industria noi non possiamo competere colla Francia. La Francia ci manda i suoi prodotti, e noi non le mandiamo che materie prime. Essa è di sua natura interessata a ricevere i nostri prodotti, noi invece siamo interessati a non sacrificare gli interessi dei nostri industriali.

Io dunque vedo con pena che questo trattato abbia la durata di 12 anni. Noi possiamo trovarci nel bisogno di aumentare i diritti doganali nell'interesse delle

nostre finanze. Propongo adunque che la durata del trattato sia limitata a 6 anni.

Noi non possiamo mantenere un'armata sul piede che abbiamo.

Noi potremo far sentire al Governo di Francia, che in certo modo si è reso moderatore generale degli interessi d'Europa, che la posizione nostra riguardo all'Austria è dannosa ad entrambi gli Stati. L'Austria si rovina a mantenere un corpo d'armata che logora le sue forze; nella stessa condizione siamo noi, come sono la maggior parte degli Stati d'Europa.

Ministro delle Finanze. Domando la parola.

Presidente. Ha la parola.

Ministro delle Finanze. Io non intendo di entrare nella discussione del trattato, nè di ribattere le osservazioni che sono state fatte dal Senatore Pareto, poi dal Senatore Audiffredi circa il trattato medesimo e la convenzione di navigazione. Questo compito spetta ai miei onorevoli colleghi il Ministro degli Esteri ed il Ministro d'Agricoltura e Commercio, che lo adempiranno meglio di quello lo possa far io.

Bensi desidero rispondere a due punti. L'uno di essi riguarda le finanze.

Il Senatore Audiffredi ha detto, che con questo trattato noi entravamo vieppiù in una via di diminuzione delle entrate doganali: noi ci togliavamo per l'avvenire il mezzo di aumentare i dazi sopra gli oggetti che non sono di prima necessità.

Ed ha in questa occasione ricordato come i dazi fossero nelle provincie meridionali assai più alti, e come sarebbe stato opportuno di mantenerli, anzi io suppongo, di estenderli a tutto lo Stato, poichè non si può supporre l'unità italiana senza l'unificazione delle tariffe doganali.

Io non ammetto il principio da cui egli parte, cioè che le entrate si proporzionino alla entità dei dazii; quindi nemmeno posso ammettere la sua conseguenza che sarebbe quella di una diminuzione progressiva nei proventi di questa sorgente di rendita per l'erario per ragione della diminuzione dei dazii medesimi. Appunto il fatto che egli ha indicato delle provincie meridionali, dove una diminuzione grandissima nei dazii ha tuttavia accresciuto i proventi della finanza, sta contro il suo argomento.

Che le dogane non rendano ciò che possono rendere, ne convengo anch'io, ma non credo che ciò dipenda dalla tariffa; bensì dal perturbamento che seguì la rivoluzione d'Italia; dalle difficoltà che s'incontrano nel riordinare questo servizio e nel personale ed in tutte le sue parti. Ma ritengo che la diminuzione delle tariffe lungi dall'aver portato o dal portare un danno alle finanze, aumentando molto di più il consumo e facilitando gli scambi, aumenti eziandio i proventi erariali.

Ed a questo proposito sono tanto lontano dall'opinione dell'onorevole preopinante che ho già presentato alla Camera dei Deputati un progetto di legge sopra il

dazio degli zuccheri nel quale invece di aumentarlo, come desidera il preopinante, ne ho al contrario proposta la diminuzione, perchè l'esperienza dell'anno 1863, mercè una interpretazione dell'antica distinzione tra zuccheri raffinati e non raffinati, mi ha mostrato che questa diminuzione scemava il contrabbando, ed accresceva il prodotto delle dogane.

La seconda osservazione che sono in dovere di fare riguarda un appunto recato innanzi da entrambi i preopinanti: più nettamente dal Senatore Audiffredi ma pur anche dall'onorevole Senatore Pareto, i quali supposero, che considerazioni politiche avessero potuto esercitare qualche influenza sui negoziati di questo trattato, che concessioni non vantaggiose allo Stato avessero potuto essere fatte alla Francia come vincolo d'amicizia.

Io posso assicurare i due onorevoli preopinanti, che nella trattativa le quali hanno preceduto la conclusione sia della convenzione di navigazione, sia del trattato di commercio, il governo del Re è stato sempre mosso da considerazioni economiche. Il Governo ha voluto procurare l'utilità massima delle due nazioni accrescendo fra loro i rapporti, rendendone più facili gli scambi.

Il che non toglie, o Signori, che il trattato di commercio e la convenzione di navigazione non abbiano anche un valore politico; l'hanno, in quanto queste facilitazioni tendono sempre più a stringere i vincoli dell'amicizia la quale regna, e deve regnare fra due nazioni, che hanno tanta comunanza d'indole, di affetti e di tradizioni.

Qui ho finito; ma poichè il discorso mi ha condotto a dire una parola di quell'amicizia che regna e dee regnare tra l'Italia e la Francia, io credo interpretare il pensiero del Senato, esprimendo il sentimento di orrore ed indegnazione che si manifestò vivissimo nel Governo e nel paese alla notizia di una cospirazione che era stata tramata contro la vita dell'imperatore.

Che se coloro i quali si mescolarono di tale congiura hanno avute nascita in Italia, essi però non appartengono alla nostra patria. L'Italia li condanna, e li ripudia, tanto più fortemente quantochè all'avversione naturale contro il delitto si aggiungono esandio i sentimenti di riconoscenza che ci legano alla nazione francese ed all'augusto capo di casa che hanno sì potentemente contribuito al nostro risorgimento. (Vivi applausi.)

Presidente. La parola è al Senatore Scialoja.

Senatore Scialoja. Signori Senatori. Il Senatore Pareto domanda che sieno sottoposti a due distinte deliberazioni il trattato di commercio e la convenzione di navigazione: perciocchè l'uno potrebbe esser buono, mentre l'altra a suo avviso è cattiva.

Io nego che quel trattato potrebbe esser buono, cioè utile al commercio, se fosse staccato dalla convenzione di navigazione.

Io credo che questa convenzione si abbia invece a

considerare come il complemento del trattato di commercio. Non mi dilungherò in questa dimostrazione, rammenterò solamente al Senato che l'abolizione dei diritti differenziali è consacrata nella convenzione di navigazione.

E i diritti differenziali non sono altro che un aumento dei diritti doganali, fatto a ragione della diversa bandiera da cui è coperta la merce. Sicchè io non credo che la marina italiana sarebbe grata alla distinzione che vorrebbe farsi fra il trattato di commercio e la convenzione di navigazione, se mai questa distinzione avesse o potesse avere per risultato l'adozione del trattato di commercio ed il rigetto del trattato di navigazione; perciocchè ciò che apporta un considerevole vantaggio alla nostra marina e al nostro commercio nel medesimo tempo è l'abolizione dei diritti differenziali che deriva dalla convenzione di navigazione.

Entro nel merito. Signori, per ingrandire la concessione che si dice essere stata fatta alla Francia contro gli interessi della nostra marina, si parla in modo generale di cabotaggio, e si fa credere che si tratti di concedere una cosa nuova ed i cui effetti non si possono prevedere; o al più si può presentire che saranno terribili.

Però la verità della cosa non è altra che questa. La Francia, prima che le diverse provincie d'Italia si unissero in un solo regno, aveva per virtù di speciali trattati con ognuno dei caduti governi il commercio di scalo, nel quale la bandiera francese era rispettivamente nei vari porti italiani pareggiata alla bandiera di ciascuno di quegli Stati.

Ma dopo che i rivolgimenti, i quali reguirono la guerra nazionale fatta coll'aiuto delle armi francesi, ci condussero allo scopo ch'era un desiderio di secoli; dopo cioè che l'Italia poté cominciare a dirsi una di fatto come era di ragione, allora, o Signori, il commercio di scalo che la Francia aveva nei diversi porti della penisola si trovò necessariamente convertito in commercio di cabotaggio.

Per lo innanzi dunque le navi francesi approdavano a Genova, facevano in quel porto operazioni di commercio e passavano a Livorno; ivi erano accolte come se fossero bastimenti toscani, vi compievano nuove operazioni di commercio e partivano per Napoli, ove entravano come bastimenti napoletani. Ma il domani che l'Italia fu fatta una, queste navi francesi avrebbero, secondo gli oppositori della presente convenzione, dovuto essere espulse dai nostri porti. Secondo loro si sarebbe dovuto dire alla bandiera francese: « Tu sei quella medesima che hai sventolato a Magenta ed a Solferino; tu rappresenti la nazione che è stata compagna alla nostra nella vittoria; ma tu avrai la pena di perdere i vantaggi che avevi nei nostri porti, quando appartenevano a diversi padroni dei quali l'Italia s'è liberata non senza il tuo concorso. »

Signori, nessun uomo di Stato avrebbe osato di così

nera alla Francia questo discorso, e non l'osò quel Grande di cui tutti lamentiamo la perdita.

Egli dunque fece quello che ciascuno di noi avrebbe fatto, quello che concorsi anch'io per una menoma parte a fare, trovandomi a dirigere le finanze napoletane sotto la Dittatura: permise cioè alla Francia la continuazione di quel commercio che essa già avea e che solo per aver cambiato di nome non poteva con giustizia cessare. Anzi la Dittatura lo estese alla Sicilia.

Dunque nel 1862, quando il nostro Governo trattava colla Francia, la Francia per via di fatto e per via d'un fatto assentito dal Governo, godeva del commercio di cabotaggio nei principali porti d'Italia.

E notate, o Signori, che siccome la Francia avea già sotto i cessati Governi lo scalo in questi porti non solo per le navi a vapore, ma anche per i bastimenti a vela, così di fatto dopo il 1860 continuò sotto forma di cabotaggio il commercio e dei bastimenti a vela e delle navi a vapore. Ma la convenzione che voi avete a sancire, confermando alla Francia il cabotaggio a vapore, non riconosce quello del cabotaggio a vela. Di sorte che, sotto questo rispetto potrebbe dirsi che se la Francia non avesse altri vantaggi, otterrebbe colla convenzione presente meno di quello che già godeva prima della formazione del regno d'Italia.

La marina italiana, per contro, pel fatto dell'unione dei diversi Stati in un solo regno ha acquistato il libero cabotaggio di quei 5000 chilometri di costa di cui vi parlava l'onorevole Senatore Pareto, che prima non avea. Di fatto, sotto i cessati governi la marina napoletana, per esempio, non avea il cabotaggio sulle coste della Sardegna, la marina sarda non avea il cabotaggio sulle coste napoletane, e l'una e l'altra non l'avevano sulle coste pontificie dell'Adriatico, e così di seguito: quando che dopo l'unione delle varie provincie, per ciascuna parte della marina italiana è divenuta di cabotaggio l'intera navigazione lungo le coste dell'Italia.

Questo è senza dubbio un gran vantaggio derivato alla marina italiana dall'unità del regno d'Italia, mentre alcun notevole svantaggio non l'è potuto derivare dalla concorrenza del cabotaggio delle navi francesi, il quale non è mica un fatto nuovo, perchè non è presso a poco altro che il commercio di scalo trasformato e ridotto da oggi in poi alla sola navigazione a vapore. Anzi appunto perchè la convenzione restringe la concorrenza al solo cabotaggio a vapore, quelli che temono la libertà del cabotaggio sotto tutte le sue forme dovrebbero essere solleciti di approvarla.

Si asserisce che il cabotaggio che si vuol riconoscere colla convenzione sarà un ostacolo potentissimo allo sviluppo della nostra marina a vapore. Vi ho dimostrato e ripetuto che quello che voi riconoscerete non sarà un fatto sostanzialmente nuovo; ora se la continuazione di questo fatto avesse a riuscire dannosa, l'esperienza di tre anni avrebbe già dovuto incominciare a provarci i suoi nocivi effetti.

Ma, o Signori, anzichè attestarci cotesti effetti la statistica ci assicura che la nostra marina a vapore ha avuto in questi tre anni un prodigioso incremento.

Io effetto, nel 1860 la bandiera nazionale a vapore faceva un commercio complessivo rappresentato da 554,573 tonnellate, nel 1862 questo commercio è salito ad 1,194,120 tonnellate, val quanto dire che c'è stato nel periodo di due anni un incremento del 120 0/0, mentre che il commercio a vapore rappresentato dalla bandiera estera nei porti italiani nel 1860 fu di 975,473 tonnellate, e nel 1862 fu di 1,550,727 tonnellate, con un incremento del solo 60 0/0. E nel 1863 l'incremento della marina italiana a vapore è stato anche maggiore rispetto a quello della marina francese; quantunque dal 1860 in poi il cabotaggio colle navi francesi si è fatto sulle coste italiane come sarà fatto dopo che avrete votata la convenzione in disamina.

Quando dunque il Senato consideri che questa convenzione sancisce un fatto che non è nuovo, son certo che non troverà spregevoli i vantaggi che in cambio della ricognizione di questo fatto si ottengono dalla Francia.

Questi vantaggi sono vari. Innanzi tutto il cabotaggio a vapore sulle coste francesi del Mediterraneo compreso Algeri e Corsica. Ma si nota e si obietta che questa concessione è ristretta ad una parte sola delle coste francesi, quando noi concediamo alle navi francesi la facoltà di navigare su tutte le coste d'Italia. Rispondo che basterebbe rammentare che noi non concediamo una cosa nuova alla Francia. Ma aggiungo che, rispetto alle navi italiane, chiamare cabotaggio la navigazione delle coste dell'Oceano sarebbe stato, quasi dirci, una specie di contraddizione in termini.

Imperocchè dall'Italia non si va sulle coste dell'Oceano per navigazione di cabotaggio e con navi addette a questa navigazione, bensì con bastimenti d'alto bordo e per viaggi di lungo corso. Sicchè per le piccole navi italiane che avrebber dovuto giovare del cabotaggio, la concessione di navigare sulle coste dell'Oceano sarebbe stata più nominale che reale. Intanto a questa concessione nominale per noi resisteva la Francia, perchè concedendo all'Italia la navigazione sulle coste dell'Oceano, non avrebbe più potuto negarla all'Inghilterra; per la quale avrebbe avuto un'altra importanza.

Al quale proposito noterò che spetta all'Italia l'onore di essere stata la prima ad ottenere dalla Francia una concessione in fatto di cabotaggio; ed io ho ferma fiducia che questa prima concessione come tutte quelle che aprono uno spiraglio alla libertà, dovrà condurre per la forza necessaria della logica dei fatti alla libertà compiuta del cabotaggio in Francia. Ed ho questa fiducia, non solamente per ciò che a me può esser noto come uno de' negoziatori della convenzione, ma anche per quello che è noto a tutti, cioè che, mentre l'Italia trattava colla Francia, e forse non senza avervi questo trattato contribuito, fu dal governo dell'Imperatore,

sotto le liberali ispirazioni che lo han fatto entrare arditamente nella via delle riforme, intrapresa un'inchiesta sulle condizioni della marina francese, con l'intento di ricercare se vi sia più plausibile motivo di lasciare ancor sussistere in Francia il privilegio del cabotaggio, per cui solo alcuni pochi sono ancora teneri in Italia, e che hanno oramai abolito quasi tutte le nazioni civili.

Questa inchiesta fu largamente e conscienziosamente effettuata, ed io sono in grado di assicurare il Senato, che i fatti raccolti furono assai concludenti, perchè si possa con fondamento sperare che questo decrepito privilegio cesserà in Francia, come non ha guari han cessato di esservi tenute in onore le dottrine difese in quest'aula dal Senatore Audiffredi.

L'onorevole Senatore Pareto ricordava che i marinari genovesi hanno gran rinomanza nel mondo per la loro parsimonia....

Senatore Pareto. Ho parlato di valore.

Senatore Scialoja.... e pel loro valore; sicchè navigando con minor numero d'uomini e con minore spesa la marina genovese è in grado di tener fronte a qualunque altra marina.

Signori, è vero: ho con immensa soddisfazione udito io medesimo affermare da inglesi, intendenti di marina, che per poco che si migliori l'istruzione de' navigatori genovesi, può sperarsi con fondamento che la marina di Genova non sia seconda ad alcun'altra marina.

Ma appunto perchè abbiamo marinai che possono essere di qui a poco salutati, come erano un giorno fra' primi marinari del mondo; mi pare che non sia conveniente di temere la concorrenza di chicchessia, e molto meno quella di una vicina nazione, la quale è potente e grande senza dubbio, ma che fino da ora non può fare ombra all'Italia in fatto di marina mercantile.

Ritorno ai vantaggi che la Francia ci concede con la convenzione. Ho già, nell'esordire, accennato ad uno che è il massimo fra tutti, alla abolizione dei diritti differenziali sul commercio diretto. Dico il massimo fra tutti, perchè, come vi rammentava l'onorevole Pareto, noi abbiamo lungo le coste d'Italia molte produzioni il cui smercio si fa largamente in Francia. Abbiamo marmi, abbiamo riso, abbiamo olio, abbiamo mandorle, grani, ecc. Ora, quando noi possiamo trasportare colla nostra bandiera queste materie in Francia senza pagare diritti differenziali, avremo arrecato un gran vantaggio così alla produzione ed allo spaccio di queste materie, come alla marina italiana. Il che prova la verità di ciò che accennavo fin dal cominciamento del mio discorso, cioè del nesso fra la convenzione ed il trattato.

Un terzo vantaggio è quello, o Signori, dell'abolizione della metà del diritto di patente sui battelli destinati alla pesca del corallo.

Il Senato sa che la pesca dei coralli sulle coste dell'Algeria è fatta quasi intieramente da navi italiane, le quali sono per circa due terzi delle provincie meridio-

nali, e propriamente della Torre del Greco, e per un terzo sono o toscane, o sarde, o genovesi. Sicchè la riduzione di quel diritto di patente, che oggi è molto considerevole, non è cosa di tanto lieve importanza. Scemandolo alla metà si è pareggiato al diritto che oggi pagano le navi francesi; era impossibile ottenere altro che questo pareggiamento.

Ma, oppone il Senatore Pareto, che questa, la quale pare una concessione della Francia, è in realtà tutt'altro che una concessione: perchè accettandola non riconosciamo che essa ha diritto a riscuotere questa imposta di patente, mentre che la esige per la pesca che si fa in un mare, al quale essa non può estendere alcuna giurisdizione.

Ma per rispondere al Senatore Pareto gli sottometto una semplice osservazione; ed è che, quando nella convenzione di navigazione si è detto che il diritto di patente si riduce alla metà, non è punto riconosciuto che la Francia ha diritto ad una patente anche quando per motivi di giure interazionale non possa riscuoterla da chi peschi in mare, al quale non si estende la sua giurisdizione territoriale.

S'intende chiaro che è ridotta alla metà l'imposta di patente quando si ha diritto a riscuoterla. Se mai il Governo italiano credesse che la Francia riscuota diritti di patente non dovuti per l'esercizio della pesca del corallo, sarebbe in grado di reclamare così dopo la sanzione della convenzione di cui si tratta come prima.

Ma sappia l'onorevole Senatore Pareto che è grande interesse di queste nostre navi, essere considerate come addette alla pesca dei coralli e pagare un diritto di patente che da oggi in poi sarebbe non grave, piuttosto che non esser considerate come navi da pesca, e quindi assoggettate a tutte le formalità a cui si debbono assoggettare i bastimenti stranieri ogni volta che approdano a terra: poichè queste navi non tengono sempre il mare, esse sono frequentemente costrette a prendere terra, e quando sono munite di una patente del governo francese, trovano tutte le agevolezze possibili per approdare come e dove vogliono, perchè sono pareggiate alle navi da pesca francesi.

Senza la patente incontrerebbero difficoltà e spese maggiori, e perderebbero anche molti sussidi che per riguardi di umanità e per consuetudine si hanno verso quei poveri pescatori che menano una vita di travaglio e di stenti.

Sicchè, o Signori, quanto alla convenzione di navigazione io mi riassumo e dico: che in realtà con quella convenzione non si fa che riconoscere cosa di cui la Francia gode e che nessuno vorrebbe toglierle, che il cabotaggio che si riconosce colla convenzione medesima non fu sperimentato nocivo alla nostra marina, poichè questa da tre anni in qua ha avuto grande incremento, e che infino le cose che la Francia concede all'Italia in iscambio di questa semplice ricognizione, comprendono una sostanziale reciprocità di cabotaggio ed insieme hanno un'importanza di non lieve momento.

Quindi io credo che la convenzione di navigazione sarà senza dubbio accolta con favore dal Senato del Regno.

Quanto al trattato di commercio dirò che l'Italia era presso a poco rispetto alla Francia nelle condizioni medesime in cui si trovava nel negoziare la convenzione di navigazione. Perocchè la nostra tariffa doganale essendo per la massima parte delle merci che vi sono iscritte, più bassa della tariffa francese e delle tariffe di quasi tutte le nazioni d'Europa, se si eccettuano l'Inghilterra e l'Olanda, avevamo ben poco da concedere alla Francia; e chi ha poco da concedere, ognuno intende che ha poco da sperare in ricambio.

La Francia nell'imprendere le trattative proponeva di fondarle sul principio della reciprocità delle concessioni che oggi invocano alcuni e dentro e fuori di quest'Aula. La reciprocità l'avrebbe condotta a concederci quel tanto solo ch'essa avrebbe da noi dimandato, per far ridurre alcuni pochi diritti della nostra tariffa alla misura delle abolizioni o diminuzioni di dazi da lei conceduti all'Inghilterra ed al Belgio.

Ma si ripose che questa reciprocità non si poteva ritenere come conforme ai principii di un'equa trattazione internazionale in fatto di tariffe; poichè ciò che è utile, o ciò che non è dannoso al commercio d'uno Stato con un altro, può riuscire o dannoso o meno vantaggioso al commercio di uno di quei due Stati con un terzo: e si aggiunse che siccome la Francia trattando col Belgio e coll'Inghilterra non aveva avuto considerazione per molte merci che importava specialmente all'Italia di vedere introdotte in Francia con diritti più bassi, così richiedevamo che fossero abbassate le tariffe francesi, per quelle materie, al disotto della misura a cui si erano abbassate nei trattati coll'Inghilterra e col Belgio.

Vede adunque l'onorevole Senatore Audiffredi che il principio della reciprocità non è poi un trovato nuovo, nè sarebbe stato pel nostro Governo di grande utilità il farne la base unica delle sue trattazioni. E che non sia il principio di reciprocità il vero principio regolatore delle trattative in materia di commercio internazionale, lo prova la opposizione stessa fatta a questo trattato da alcuni interessati. E per vero, mentre la Francia concede a noi l'introduzione libera delle seterie, alcuni tra i nostri fabbricanti gridano perchè noi concediamo alla Francia, ma dopo alcuni anni, quello che la Francia concede a noi immediatamente.

Sicchè la reciprocità si invoca dagli interessati quando giova e si sconsiglia quando nuoce.

Ma esaminiamo pure questo punto delle seterie che è l'unico veramente intorno al quale gli interessati levano più alta la voce.

Il signor Senatore Audiffredi faceva un'osservazione molto giusta: egli notava che le condizioni dell'industria nostra, quando gemevamo divisi in piccoli Stati, erano ben diverse da quelle che sieno oggi che siamo

diventati Italia. Signori sì. Ma appunto per questo se le 10 lire di dazio protettore sulle seterie erano necessarie al piccolo Piemonte, l'osservazione del Senatore Audiffredi è un forte argomento per credere che non saranno più necessarie all'Italia intera. Ricontrando alcune relazioni pubblicate dalle Camere di commercio di Lombardia e dell'antico Piemonte, in occasione delle ultime esposizioni fatte prima della fortunata annessione delle une colle altre provincie, leggo in quelle, che uomini esperti delle cose industriali dicevano essere principale ostacolo all'incremento dell'industria serica il non poter smerciare i prodotti su largo mercato d'Italia, ed il non poter anzi trasportarli dall'una estremità all'altra della penisola senza attraversare molte dogane.

Il beneficio che allora pareva follia sperare si ottenne a capo a breve tempo: ma gli interessati continuano a reclamare, e non ne tengono verun conto. Il che veramente è conforme alla natura umana, poichè i benefici si avvertono poco ed i malefici si notano molto; e quando questi sono lievi e necessari per conseguire quelli, si grida per questi, e per quelli si tace.

Ma si ripeterà che la Francia ha tale supremazia in fatto d'industria dei tessuti di seta che, se non si protegge la simile industria italiana, questa soccomberà necessariamente nel cimento. Io porto opinione diametralmente opposta, ed eccone le ragioni.

La supremazia dell'industria serica francese si fonda principalmente sulla moda, e consiste nei prodotti più squisiti, i quali meno per la intrinseca loro bontà che per certi pregi convenzionali, non ne trovano di eguali sui mercati stranieri. La Francia è regina della moda ed impone i generi di moda agli altri popoli d'Europa, siccome impone loro la moda medesima.

Ma questi tessuti più squisiti hanno un prezzo anche tanto elevato che le 10 lire di dazio segnate oggi nelle nostre tariffe, è così lieve rispetto al loro valore, il quale monta talvolta sino a 200 e più lire al chilogramma, che non sono punto da considerare come un dazio veramente protettore. Se anche fosse maggiore, non impedirebbe l'entrata di queste merci più one, di queste merci di alta moda che sono consumate dalle genti più ricche.

Di fatto, o Signori, nella tariffa napoletana era un dazio protettore assai alto per i tessuti di seta: ma credete voi che la introduzione di questi tessuti di prima qualità sia aumentato in quelle provincie dopo l'abbassamento della tariffa? No, perchè la dama che spende 300 o 400 lire per un abito non bada punto a 10 o 15 franchi di più o di meno che questo possa costare, ma bada principalmente al gusto, alla moda, alla novità: e sotto questo rispetto preferirà sempre la merce venuta di là donde il decreto della moda è annualmente spedito a tutt'Europa. Dunque sui generi d'alta moda le 10 lire di più o di meno di dazio non hanno praticamente effetto veruno.

Restano i tessuti comuni. Per questi la Francia non

ha nè può avere supremazia sull'Italia; se realmente non l'ha sulla Svizzera e sulla Germania, che le fanno come noi una concorrenza da pari sui mercati stranieri.

Non può averla, perchè la materia prima si produce in Italia; ed oggi che l'Italia non ha più divisione di Stati, è come un largo mercato di sete di svariatissime qualità, come sono quelle che produconsi dalla Lombardia sino alla estrema Calabria. La qual varietà di materia prima è di immenso sussidio per l'industria del tessitore, massime oggi che i progressi di questa industria rendono possibile l'impiego di materie inferiori che prima non si adoperavano, perchè mal si sapevano apparecchiare. L'industria di Lione da pochi anni in qua ha preso un avviamento notevolmente diverso da quello che aveva per l'innanzi, dacchè per lo appunto ha cominciato a fare uso su larga scala delle sete d'oriente che non sapeva adoperare.

Avendo noi nei paesi meridionali d'Italia sete inferiori a quelle dei paesi settentrionali, ed a miglior mercato, penso che sieno una materia prima utilissima per alimentare questi nuovi bisogni dell'industria nazionale, ed aiutarne lo esplicamento.

L'industria della tessitura serica non si fa in grande, vale a dire, che non è capace di quei grandi risparmi che occasionano i grandi stabilimenti; perchè nella tessitura della seta si fa poco o nessun uso di macchine. E perciò non si può neppure ragionevolmente sostenere che l'industria di Lione possa sopraffare sotto questo rispetto l'industria italiana.

L'abilità degli operai è certamente un elemento di supremazia industriale. Abili sono gli operai di Lione: ed alcuni fra essi sono più specialmente acconci degli altri a preparare con delicati apparecchi e con perfezione di opera quei tessuti che lo dicevo, più aquisiti, e per i quali credo che seria concorrenza non può fare alla Francia nè l'Italia, nè altra Nazione. Ma un'abilità discreta negli operai e più che sufficiente per fabbricare tessuti anche fini, ma comuni, c'è in Italia, e non è punto rara.

Ed invero, o Signori, hanno rinomanza fondata le seterie di Toscana e quelle di Como; ed io posso assicurare il Senato che uomini i quali versano nel commercio delle seterie mi scrivono da Napoli che oggi i tessuti comuni di Como e d'altri paesi d'Italia fanno, sui mercati delle provincie meridionali, una concorrenza alle seterie comuni francesi che nulla ha da temere. Nè parlo dei velluti nei quali forse possiamo sperare di far concorrenza anche ai migliori prodotti di Lione: poichè i migliori velluti essendo l'aci, la moda vi può meno.

Sicchè, o Signori, allorchè il mercato francese, d'onde eravamo esclusi, e d'onde siamo esclusi tuttora, da dazi che montano dal 14 al 19 per cento, allorchè, io dico, per virtù del trattato di commercio il mercato francese ci sarà liberamente aperto, io spero, anzi con-

fido che siccome oggi i tessuti comuni tedeschi, svizzeri e nostri reggono alla concorrenza di simili tessuti francesi fuori di Francia, così i tessuti italiani, checchè ne dica l'onorevole Audiffredi, faranno concorrenza a simili tessuti francesi in Francia stessa.

Questo io dico, Signori, per assicurare con una discussione più tecnica, che economica, gli animi di ciascuno di voi; ma se dovessi elevarmi a principii generali direi. Quando un paese ha un largo mercato come l'Italia, quando è produttore della materia prima e delle sue varie qualità, quando ha da molti anni in ciascuna delle sue provincie l'industria a cui quella materia può servire, quando ha operai abili ed a miglior mercato, che non si abbianno all'estero, quando non ha da temere che l'industria di cui si tratta sia esercitata in grande in altri Stati forniti a tal uopo di maggiori sussidi, non ha diritto a dimandare artificiali protezioni; e se mai queste gli fossero necessarie, ciò proverebbe che quella industria meriterebbe piuttosto di essere abbandonata. Ma dico questo a modo d'ipotesi; perchè come ho dimostrato finora, io sono sicuro del contrario.

L'interesse, o Signori, rende talvolta gli uomini troppo pusillanimi. Ogni volta che si tratta di togliere l'industria da quelle pastoie che si son volute rendere ingradovoli col nome bugiardo di protezione, gli Interessati si agomentano.

Così avviene degli schiavi quando si vuole liberarli. La libertà li spaventa.

Ma è un fatto costantemente provato dall'esperienza che la libertà infonde coraggio e vigore: ed io non so dubitare che i nostri tessitori di seta sapranno prepararsi gradatamente a sostenere la lotta della concorrenza e vincer la prova.

Questa dunque che s'impugna come una larga concessione, come la sola che sollevi clamori, non è in realtà altra cosa che progresso al quale noi saremmo naturalmente giunti; e dove sarebbe stato vergogna di non giungere in un paese che è nelle condizioni dell'Italia, e che non ha solamente il diritto ma il dovere di riconquistare l'antica sua riputazione in un'industria nella quale altra volta aveva il primato.

Il Senatore Audiffredi insisteva notando che la Francia ha conservato alti dazi, e non ha risposto alle nostre concessioni con altre uguali.

Quanto ai tessuti di seta siamo noi che non abbiamo risposto colla reciprocità. Poichè la Francia sin d'oggi toglie ogni dazio sui tessuti medesimi, e noi invece promettiamo arrivare a questo risultato gradatamente nel corso di più anni. E quanto al resto, o Signori, noi avevamo già una tariffa più bassa. La Francia nulla concedendoci poteva conservare i suoi dazi attuali. Ora se li ha abbassati sino ad un certo punto non si può dire che abbia fatto nulla per noi e che non ci abbia accordato reciprocità solo perchè non li ha abbassati sin là dove noi già precedentemente, non per virtù di

contratti, non per reciproci accordi, ma liberamente li avevamo abbassati. Sicchè lagnarsi d'averne ottenute molto, ma non tutto, quando si poteva non ottenere nulla, non credo che sia una lagnanza fondata.

Abbiamo ottenuto l'abolizione di più di 40 proibizioni, di cui buon numero concerneva prodotti delle provincie italiane del nord e del sud: abbiamo ottenuto l'abbassamento di dazi sopra un numero molto considerevole di materie da noi introdotte in Francia, e l'abolizione intera del dazio sovra molte altre, come, per esempio, sulla canapa e sopra parecchi prodotti italiani. Ed abbiamo ottenuto degli abbassamenti di dazi speciali che non erano stati conceduti né agli inglesi, né ai belgi.

Per esempio l'abbassamento del dazio sugli olii da 6 a 3 lire, sulle paste da 6 a 3 lire, sul riso da 2 lire e 50 centesimi a soli 50 centesimi, sugli aranci da 4 a 2 lire, sui formaggi da 10 a 4 lire; sui guanti, produzione delle provincie meridionali molto considerevole, che prima erano vietati, abbiamo ottenuto il solo dazio del 5 0/0, sui cappelli di paglia da 25 centesimi l'uno il dazio si è ridotto a 10 lire al quintale, sulla liquorizia e sopra molti altri prodotti si sono pure notevolmente abbassati i diritti.

Io penso dunque che dopo queste brevi mie considerazioni il Senato da una parte verrà nel convincimento che non si possa scompagnare la convenzione di navigazione dal trattato di commercio, e dall'altra acquisterà la piena persuasione che così l'una come l'altro siano per riuscire di grande utilità alla marina, non meno che all'industria ed al commercio d'Italia.

Presidente. La parola è al Senatore Stotto-Pintor.

Senatore Stotto Pintor. Signori Senatori! Io sto col Governo il che m'avviene di rado, sto per la Francia locchè m'avviene quasi mai. (*ilarità.*)

Se vi ha principio certo, evidente, indiscutibile nella scienza economica, esso è la libertà delle umane contrattazioni.

Grazie al cielo e ai progrediti studi, sono oramai morti e sepolti il *colbertismo*, ossia la visibile bilancia del commercio, il blocco continentale, il sistema coloniale, la protezione delle manifatture, le maestranze, le giurande, i diritti di banalità. (*ilarità.*)

Il protezionismo è il monopolio, è, a detta del signor Bastiat, il comunismo in maschera, è il delirio della speculazione, è, giusta una frase molto energica del signor Beniamino Constant, l'entusiasmo della carestia.

(*Segni di approvazione.*)

Male politico, viola la libertà, invade il domicilio, toglie le tasche dei cittadini. Male economico, soffoca la produzione, restringe il consumo, dilagava i capitali, rincara i prezzi, sorregge colle danie il commercio e l'industria. Male morale, cagiona il contrabbando, inquina lo spionaggio.

È l'ingiustizia vestita da generale dei gesuiti, è il pub-

blicano che si picchia il petto e dice: « Dio mio! mio Dio! almeno io non sono come l'un di costoro. » (*ilarità.*)

L'editeli a sragionare.

Convien proteggere l'industria, mantenere l'indipendenza nazionale, provvedere al bene delle classi operaie!

È un grande sofisma. La ricchezza è l'argento, ci dicono seriamente, l'argento è la ricchezza. Dimenticano che la ricchezza è la produzione e la riproduzione, dimenticano la Spagna impoverita sotto i monti d'oro delle Americhe.

E la miseria dell'avaro Mida. (ilarità.)

È forza che una nazione produca tutto da sé. Costoro si sbracciano a inseguirci. È ciò possibile? Anzi, che cosa v'ha di più ridicolo? Come se un individuo dovesse procacciarsi tutto il necessario alla sua consumazione! perocchè è un individuo ogni nazione rispetto alla umanità.

Vendere e vendere, comperare giammai. Primamente, se tutte le nazioni ragionassero di questa guisa, che ne sarebbe del commercio?

Appresso noi domandiamo un'altra volta; è ciò possibile? Si può egli vendere sempre da chi non comperi mai? Chi non sa che ogni nazione tanto dà quanto riceve? Chi non sa che i prodotti che s'importano non si possono pagare fuorchè coi valori di quelli che si esportano? e che quando noi consumiamo merci straniere, consumiamo ognora valori creati nel nostro paese?

Alla ingiustizia non badano punto o poco. Si pensa che vi ha chi produce e vende; non si pensa che vi ha chi consuma e compra!

Potrei vivere a buon mercato? Signori no. Il Governo mi dice: ti costerà cara la vita!

Ma in nome di Dio, se mi obbigate a comperare il prodotto nazionale, prezzatelo almeno, acciocchè io non sia vittima indifesa della voracità dei vostri protetti; ponete prezzo a tutto, come lo ponete ai sigari.

Piacca o no ai protezionisti presenti, passati e futuri, sono principii elementari, o Signori!

E nondimeno, qual popolo e quale governo fu esente dallo imane pregiudizio? Non l'Inghilterra, non gli Spagnuoli *los conquistadores* (si ride), non la stessa dotta Germania.

Quivi il signor List, uomo che vorrei chiamare insigne, se potesse essere insigne il campione di un errore tanto grossolano, edifica la sua teoria della *Economia nazionale* sulle ruine della *Economia umanitaria*; ed è uomo cristiano il signor List!

Non è dire della Francia e de' Francesi. Basta citare per tutti il signor Thiers, questa lancia spezzata del protezionismo (si ride). L'Inghilterra chiamano *infame*, per ciò che pe' ferri e pel carbon fossile fa pagare alla Francia un tributo! Elevata sopra tutte le altre è la tariffa francese. L'Inghilterra, la Svezia, l'Olanda

ci concedono il cabotaggio senza eccezioni; la Francia lo ci dà soltanto nella costa francese del Mediterraneo!

E l'Italia? Dal Doge di Venezia che sposa mattamente l'Adriatico quasi che potesse metterlo dentro al suo talamo (*Ilarità*) insino agli scrittori di certi libercoletti dell'anno testè passato, furono e sono protezionisti molti anche in Italia. Ma ciò non fa che l'Italia non sia, a parte l'Inghilterra, la primissima nazione del mondo in fatto di libertà commerciale.

Sono tre grandi sistemi. Nè vendere nè comperare. È il sistema de' Giapponesi e de' loro pari. Vendere non comperare. È il sistema della Francia, o se volete, l'economia del medio evo, della quale ci dava una così dotta e diligente storia il nostro egregio collega Senatore Cibrario. Vendere liberamente e liberamente comperare, è l'economia dell'avvenire, l'economia del grande Regno Italiano. (*benissimo!*)

Infra tanto di quei cotali sragionamenti a quali ho accennato, e che per pietà della patria io mi guarderò bene dal ripetere, noi abbiamo a vergognare per l'Italia nostra. Federico II, giudice competente soleva dire che il soldato ha il cuore nel ventre. Siam permesso lo affermare che, fatte le onorevoli eccezioni, l'industria e il commercio hanno il ventre nel cuore! (*Ilarità.*)

Queste cose premesse, non vi sembra ridicola la reciprocità che si fonda sulla fantasma della *Bilancia del Commercio*? Non vi paiono assurdi i trattati commerciali, quasichè sia possibile il far comperare dagli stranieri le nostre merci per una somma più forte che il valore de' prodotti da essi vendutici?

Se vi ha libertà che possa e debba essere sconfinata, è la libertà del commercio. Toccatela, e voi riuscirete allo scopo contrario a quello che vi proponete. Toccatela oggi, e voi potrete la domane abbruciare tutti i libri della scienza che economia politica s'appella.

Accostandoci ora più dappresso a discutere il trattato di commercio e di navigazione colla Francia, giova tenere presenti tre fatti evidentissimi.

Innanzi tutto un terzo del commercio italiano è colla Francia. Egli è dunque mestieri agevolarlo in tutti i modi.

Secondariamente il nostro naviglio supera quello di tutte le nazioni d'Europa, tranne l'Inghilterra. Non dobbiamo adunque temere, secondochè notava or ora l'onorevole Senatore Scialoja, di essere sopraffatti dalla Francia. Ci impongono dazi gravissimi? E noi porteremo altrove le nostre produzioni, i nostri valori.

L'ultima considerazione sia questa. Abbiamo a fare da un lato con un governo rischiarato, dall'altro col popolo più ignaro del mondo in fatto di economia politica. Non si può dire della Francia quello che il Milton asseriva della sua Inghilterra, essere cioè la institutrice universale dei popoli. Nazione piena di piccoli mercantanti, di proprietari microscopici, fanatica di ogni privilegio, ripone la felicità suprema nel comperare a buon patto, nel vendere a caro prezzo.

L'Italia non dee pensare col cervello francese, quando pure fosse alcun che di vero in quella spampanata, che cioè Parigi sia il cervello del mondo (*si ride*). Se anche la Francia ci divietasse tutti i suoi porti, noi dovremmo aprirle i nostri. Certo sarebbe meglio abbattere quinci e quindi le barriere. Ma non potendo aver tutto, contentiamoci di avere quello che si può. Meglio un qualche commercio che nessun commercio, meglio una qualche comunicazione che nessuna comunicazione.

L'onorevole Senatore Audiffredi lamentava testè che il mercato italiano sia ingombro di merci francesi. Ciò è vero. Ma sapete dove sta il male? Nel vizio degli Italiani di preferire alle proprie le merci francesi, sebbene, parlando in generale, non v'ha commercio più ingordo nè meno delicato del commercio francese. Conosco una signora delle alte classi che, ita a comperare della stoffa e dettola essere di fabbrica nazionale, per ciò solo la ricusò, domandando che le si desse stoffa francese. Le fu esibita ultra stoffa nazionale battezzata per francese, fu rincarato il prezzo, e pagò in tanti bei scudi d'oro la gullomania! (*Ilarità.*)

Questo fatto so per bocca del venditore fabbricante. A parte il male intrinseco alla menzogna, ben fanno i nostri mercadanti a dire che la merce è francese, quando pure no 'l sia. Se vi dà merce egualmente buona o migliore, ei non ha violato la giustizia commutativa. Ha detta la menzogna, è vero. Ma già il commercio, al dire di S. Giovanni Crisostomo, versa cotidianamente in bugie! (*Si ride*)

A far ricredere i Francesi converrebbe fare come fa un uomo che io conosco assai da vicino, che sta sempre con me, e che io amo quanto me stesso. Ei non chiede la carta di nascita delle merci, ma se gli sia detto che una cotal merce è francese, ciò è argomento di lasciarla al venditore, e in tutti i modi poi a parità di prezzo e di bontà preferisce la merce nazionale.

Torno un istante ai trattati di commercio. Per giudizio dei migliori economisti, sono utili soltanto sotto due rispetti.

Per essi si stipulano garantigie di sicurezza, per essi si inaugura un sistema di transazione tra il protezionismo francese e il libero scambio che vo' d'ora io poi chiamare italiano.

Ma le guarentigie di sicurezza sono proprie d'una scienza più elevata: è a dire del diritto internazionale, anzichè della economia politica. Quanto è di quel sistema di transizione, io chiederò ai Ministri della Corona: Perchè state voi a l-gorare tempo e fatica nello scopo di alzare un magnifico edificio a pezzi a pezzi? Voi potete e dovete, in ordine al concetto, elevarlo in un giorno solo e, a così dire, tutto insieme, lasciando poi, nel fatto, tempo sufficiente acciò che l'industria e il commercio nazionale non sentano il contraccolpo di una scossa repentina. Voi dovrete immantinente proporre al Parlamento una legge, la quale dicesse presso a poco così:

« Art. 1. Un dazio di... (lievissimo) è posto alla importazione di qualunque merce, di qualsiasi nazione, alla esportazione da qualunque porto dello Stato, per qualunque destinazione.

» Art. 2. Ogni protezione d'arti, di manifattore, di industria, ogni privilegio di qualunque sorta, sotto qualsiasi pretesto, di qualunque denominazione, resta senza eccezioni, abolito.

» Art. 3. Nel primo gennaio 1874 andrà in vigore la presente legge. »

Per ora, o Signori, approviamo quale esso è il trattato colla Francia; e, se altro vorrà domandarci pel suo Governo quel popolo pregiudicato, noi concediamolo. Fanno le meraviglie delle poche concessioni ottenute dalla Francia. Io sto anzi maravigliato del molto che ci ha concesso, e commendo e ringrazio altamente i commissari del Governo italiano. A dispetto degli imbarazzi politici creatici dalla Francia, l'economia sociale è scienza di calcolo in aere sereno. L'Italia fu maestra della Francia, come dell'universo mondo. Sia pure che i servizi tra Italia e Francia non sieno compensati. Se le dobbiamo gratitudine, rendiamo alla Francia il servizio grandissimo d'insegnarle col fatto quello che non han potuto insegnarle i suoi governanti, i suoi scrittori. L'Italia avrà bene meritato dell'umanità. *(Bene.)*

Ho detto che darò il voto. Soltanto desidero che il signor Ministro del Commercio ed anche il signor Ministro degli Esteri mi diano spiegazione di quel passo della Relazione premessa al trattato, là dove si accenna che la Francia chiede una legge sulle miniere di ferro dell'Elba, informata a principii liberali.

Che è questo, o Signori? Un Governo che in un trattato di commercio e di navigazione dichiara che presenterà un disegno di legge sulle miniere informato a principii liberali, e che le miniere dell'Elba saranno assoggettate a questo nuovo diritto comune? La Francia che osa insegnare libertà all'Italia!

(Movimento di attenzione)

Bella e cara quella libertà, ma essa è qui fuori di posto, come sarebbe presso a poco la Venere dei Medici nel tempio di S. Pietro. A vedere alcun barlume in questo buio, non vi gravi di udire una nota indirizzata da un degno amico mio, uomo assai dotto nella scienza di che si tratta.

Le miniere dell'Elba sono, ei mi scriveva, demaniali.

Nel 1851 furono impegnate dal Governo granducale per anni trenta, all'oggetto di contrarre un prestito di dodici milioni di lire toscane, pari a circa dieci milioni di lire italiane.

Fecesi a tale uopo un contratto col signor Bastogi al quale si diedero dodicimila cartelle di lire mille toscane caduna e dodici mila azioni di godimento, le quali furono poi vendute sopra diverse piazze, e il Bastogi si ritrasse affatto da quella speculazione.

L'impegno delle miniere dell'Elba rimpetto ai pos-

essori di cartelle e di azioni di godimento è il seguente.

Il prodotto netto delle miniere e degli stabilimenti annessi serve per pagare gl'interessi del prestito. Quando i prodotti non arrivano a seicento mila lire, il Governo deve supplire alla deficienza; quando passino quella somma, si prelevano dall'eccedente alcune spese generali indicate nel contratto fatto col Bastogi, e il rimanente si divide in due parti, l'una delle quali spetta ai detentori delle dodici mila azioni di godimento, l'altra al Governo, come se esso pure avesse altre dodicimila azioni di godimento.

I detentori di cartelle o di azioni di godimento non costituiscono una Società, non avendo eglino statuti e nemmeno chi li possa legalmente rappresentare.

Dopo trenta anni le azioni di godimento cessano dal conferire a chi le possiede il diritto di partecipare agli utili delle miniere e le cartelle debbono essere rimborsate dallo Stato al pari.

L'Amministrazione è ora affidata al signor Luigi Vivarelli da Livorno, le cui facoltà sono ristrette quasi all'ufficio di cassiere anzichè di direttore. Al Governo si appartiene la nomina di tale amministratore. Havvi inoltre un sorvegliante nominato dalla Camera di commercio di Livorno, un signor Cristiano Apellios, il quale ha il diritto di accertare, nell'interesse dei portatori di cartelle, se l'amministrazione proceda o no regolarmente. Un commissario regio è pure incaricato di sorvegliare l'andamento dell'amministrazione. Esso è il signor Luigi Leoni di Firenze.

L'Amministrazione presente dipende dal Governo per tutte le operazioni che essa ha da fare. Se deve, in grazia d'esempio, erigere un forno, fa mestieri un permesso del Ministro delle Finanze.

Questo metodo è dannoso all'industria, dappoichè di ordinario i Ministri delle Finanze non s'intendono punto di metallurgia, e hanno altre cose per il capo che le miniere e le fonderie. Per la qual cosa le domande del direttore di Livorno dormono sonni di ghiro negli scaffali del Ministero e le faccende metallurgiche vanno alla peggio.

Ritenuti questi fatti, che mai significa questo nuovo diritto comune cui vorrebbero assoggettate le miniere dell'Elba? Per trenta anni i possessori delle azioni di godimento hanno determinati diritti agli utili derivanti da quelle miniere fin qui demaniali. Di qual guisa si può sciogliere il Governo dal vincolo esistente?

Signori, io sono per la massima libertà, e al sistema sardo-piemontese introdotto colla legge 30 giugno 1840, confermo al sistema belga, francese, prussiano, austriaco, preferisco di gran lunga la legislazione inglese e la toscana. Il proprietario del suolo, perchè non ha da esserlo del sotto suolo come lo è del sopra-suolo? Tale fu la legislazione dei padri nostri, la romana, e con somma soddisfazione mi sono avvenuto a leggere in un libro dottissimo intitolato: *Della legislazione mi-*

neraria, dettato dai nostri egregi colleghi Poggi e Marzucchi (indarno da altri confutato), dove il principio della libertà assoluta è messo, a parer mio, all'infuori di ogni discussione.

Tutto questo io ammetto di buon grado. Ma non ammetto che il Governo italiano debba assumere tali impegni col Governo francese; non ammetto che la Francia venga a dettarci le leggi di ordinamento interno, a interloquire su i diritti della proprietà.

Sapete voi il perchè chiede una legge liberale la Francia? Perchè essa varrebbe quanto lo abbandonare al marchese di Boissy, proprietario per la sua signora moglie, di estesi terreni nell'isola dell'Elba, una gran parte delle miniere che ora appartengono allo Stato!

Male, male gravissimo è l'ingerenza del Governo nelle proprietà private, ma male soprammodo più grande è l'ingerenza straniera, e vieppiù della Francia nelle miniere dell'Elba. L'industria del ferro sarebbe ruinata, difficili sarebbero gli armamenti, la nostra marina da guerra, speranza italiana, continuerebbe a vagire nella cuna.

Signori, a costo di farmi reputare gallofobo più che non sia anglofobo il marchese di Boissy (*si ride*) io non darò il mio suffragio alla legge della libertà assoluta delle miniere, quando non ci si presenti accompagnata da una di queste due condizioni, o che cioè lo Stato o i cittadini dello Stato sieno diventati proprietari de' terreni della signora marchesa di Boissy nell'isola dell'Elba, o che soltanto a' proprietari italiani quella intiera libertà si dia.

Io respingo con sdegno la pedagogia francese: l'Italia non ha da andare alla scuola di Parigi! Io, se non sia nella legge futura delle miniere l'una di quelle due condizioni, nego il mio voto ora per allora, Signori Ministri.

PRESENTAZIONE DI DUE PROGETTI DI LEGGE.

Presidente. La parola sarebbe al Senatore Audiffredi, ma prima la darò al Signor Ministro dell'Interno per la presentazione di progetti di leggi.

Ministro dell'Interno. Ho l'onore di presentare al Senato due progetti di legge stati approvati dalla Camera dei Deputati, uno dei quali per la repressione del brigantaggio e disposizioni di pubblica sicurezza nelle provincie napoletane e siciliane, l'altro per l'anticipazione sul tesoro nazionale di 4 milioni di lire erogabili in opere stradali provinciali della Basilicata.

Questi due progetti di legge hanno entrambi uno scopo identico, cioè quello di affrettare la pacificazione delle provincie meridionali; epperò io pregherei il Senato a volerli dichiarare d'urgenza anche sul riflesso che relativamente a quello sul brigantaggio esiste in questo momento prorogata per due mesi la legge del 15 agosto

1863, alcune disposizioni della quale in certo modo sono esaurite dalle modificazioni che in quest'altro progetto di legge sarebbero introdotte. Per ciò credo sarebbe conveniente di affrettare la promulgazione di questa legge qualora fosse onorata della sanzione del Senato.

Presidente. Do atto al signor Ministro dell'Interno della presentazione di questi due progetti di legge i quali sono raccomandati al Senato.

Non credo sia il caso di votare espressamente l'urgenza. Se ne farà la distribuzione, ed il Senato penetrato dell'importanza di queste due leggi, impiegherà la massima sollecitudine per portarle in discussione, secondando così il voto espresso dall'onorevole signor Ministro.

La parola spetta al Senatore Audiffredi.

Senatore Audiffredi. Avrei molte cose a dire in risposta al discorso, anzi alle accuse dell'onorevole proponente, ma non abuserò della pazienza del Senato: tuttavia non posso lasciare senza risposta alcune osservazioni dell'onorevole Senatore Scialoja. Se non che, siccome questa legge non potrà votarsi di questa sera, così mi rincrescerebbe dover dividere il mio discorso e farne sentire una parte oggi e l'altra domani.

Presidente. Potrebbe restringere d'alquanto il suo discorso.

Senatore Audiffredi. Tant'è; questa legge non si può votare di questa sera.

Presidente. Si sarebbe tuttavia fatto un piccolo passo.

Senatore Audiffredi. Mi pare sarebbe più naturale che il Senato sentisse un discorso complesso e di questa sera non avrei tempo di compierlo: si tratta d'interessi gravi.

Voci. Parli, parli.

Presidente. Se invece di fare i preamboli venisse al sodo delle sue osservazioni, per lo svolgimento delle idee già fatte al Senato, parmi vi sarebbe tempo sufficiente.

D'altronde si sente da varie parti, che il Senato desidera che continui, e certamente mantenendo quella sobrietà, che è imposta dalla natura stessa delle osservazioni che ho già fatte dapprima, potrà compiere il suo discorso.

Senatore Audiffredi. Dichiaro che non rispondo alla massima parte delle cose attribuitemi dall'onorevole Senatore Siotto-Pintor il quale suppone, che io sia un difensore accanito delle vecchie massime di economia politica, portandomi fino al gesuitismo di questa stessa economia politica.

Io non vado a questi estremi. Apprezzo le ragioni addotte dal Senatore Scialoja, apprezzo il libero scambio, ma so egualmente che tutti gli economisti apprezzano altamente l'importanza delle industrie. E quando vedo le nostre industrie sacrificate, quando vedo

che noi siamo per essere sopraffatti da merci straniere, mentre noi non potremo rilevare le nostre forze nazionali senza favorire le nostre industrie, perchè in fatto d'industrie saremo ridotti alla sola agricoltura, a questo punto faccio coraggio agli Italiani e dico loro di non disperare delle nostre industrie perocchè esse non potevano prendere sotto il frazionamento in cui era l'Italia quello sviluppo che presero in Francia ed in Inghilterra.

In Francia per favore di quali principii è sorta l'industria?

Me lo dica l'on. Siotto-Pintor, in grazia del protezionismo sì o no?

Napoleone I quando ha veduto che l'Inghilterra basava le sue forze sul prodotto della sue industrie d'onde traeva i capitali coi quali potè coalizzare tutta l'Europa contro la Francia, Napoleone comprese che la forza delle nazioni sta nel capitale mobiliare.

D'onde viene il capitale mobile? Da un'industria progredita, non già da un'industria bambina.

Non si è mai sentito che l'industria nazionale manchi anche all'Italia, ed io ho la ferma convinzione che noi abbiamo gli elementi naturali perchè quest'industria possa prosperare. Ma cosa manca all'Italia? manca ed è mancato il tempo di riunire i capitali a far valere quell'industria, le mancarono i mezzi di coltivare le cognizioni tecniche onde poter sostenere la concorrenza coll'industria straniera.

Nè si venga a dire che sia semplicemente con massime teoriche che si possa rilevare la ricchezza degli Stati; le massime d'economia pubblica non sono assolute ma relative.

Se io fossi in Inghilterra, se fossi francese, credete voi che non avrei patrocinato con egual calore il sistema di libera esportazione? avrei avuto di certo lo stesso sentimento nazionale, perchè avrei avuto la convinzione che coll'industria francese e coi capitali delle industrie inglesi e francesi, nessun'altra popolazione del mondo ci farebbe concorrenza.

Io ho fede nell'ingegno degli Italiani, ho fede nelle circostanze che potranno permettere ai medesimi di elevarsi a poco a poco al grado di grande nazione, ma per quanto apprezzi la fertilità dell'Italia non mi pare che la sola agricoltura debba e possa bastare.

Ho veduto che nel nostro piccolo Piemonte noi abbiamo avuto industrie di seta, di panni, ecc., e queste industrie presero un certo grado d'importanza; ma sotto l'influenza della crisi commerciale che ha danneggiato il commercio dei cotone e quello della seta, le manifatture di cotone e quelle della seta decadde.

Il nostro onorevole collega Siotto Pintor diceva e sosteneva che era difetto degli Italiani il preferire le merci straniere; ciò è verissimo, è questo un condannevole vizio degli Italiani, ma ciò avviene perchè il loro patriottismo in fatto d'industria non è ancora creato. Le nostre donne si lasciano facilmente domi-

nare dalla moda; se una merce non viene di Francia assolutamente la rifiutano.

Ed è pur troppo vero, come diceva l'onorevole Scialoja, che la moda nei generi di lusso ha un valore del 15, 20, 30 in più degli altri; ciò si riproduce sopra tutti gli articoli di moda provenienti di Francia.

Io però sono persuaso che di molte cose qui dette dall'onorevole Scialoja, egli stesso non sia interamente convinto. Egli sicuramente non potrà mai dire che la condizione dell'industria francese, specialmente negli articoli di seta, non sia di molto superiore a quello che è presso noi. Non vedete che in Francia i capitali sono al 4 0/0, mentre i nostri industriali non trovano capitali, non hanno commissionieri per l'esportazione, non hanno il mercato aperto in America nella scala con cui li hanno aperti i francesi, inglesi, svizzeri e belgi. Se in quei paesi l'industria si è elevata, ciò avviene, o Signori, per forza di quel protezionismo che si vorrebbe ora tanto disprezzare.

Io mi onoro, quando gli altri disprezzano il protezionismo, di amare gli industriali, di amare il mio paese, e di proteggere il lavoro, perchè credo che senza lavoro nessuno Stato si possa arricchire, e noi dobbiamo studiare i mezzi d'avvantaggiare la condizione della nostra industria.

Mi vengano a dire gli economisti teorici che la nostra industria si possa elevare in concorrenza delle industrie straniere che hanno relazioni in tutte le parti del mondo, senza offrire agli industriali un certo guadagno!

Io dico che quest'opinione è affatto ipotetica. Noi abbiamo la prova di fatto che alcune delle nostre industrie hanno progredito, altre invece hanno completamente retroceduto. Io spero adunque che l'onorevole Scialoja vorrà comprendere gli interessi della nostra industria e che col tempo si potrà modificare questo trattato.

Ciò però ch'io temo essenzialmente si è che quando noi disaffezioniamo la popolazione dal lavoro, difficilmente potremo raggiungere il progresso delle altre nazioni, perchè non bisogna credere che nei momenti attuali l'industria possa progredire con piccoli mezzi; essa necessita di grandissime cognizioni e virtù; chi l'esercita ha bisogno di sacrificare se stesso per dirigere i propri uffici.

Egli è fuor di dubbio che quando questi industriali hanno raggiunto un certo grado d'elevazione, essi si emancipano; ma coloro ai quali il tanto mal visto protezionismo ha costato tanti sacrifici non sono disposti a rinunciarvi completamente. Nè saranno ben informati i negozianti del trattato con quanto calore gli economisti esteri si curano di difendere gli interessi dei loro industriali. Poveri noi se crediamo di far loro la lezione! Essi sono in grado di risponderci coi fatti che le loro industrie sono causa di tutta la loro superiorità politica e morale sull'Italia. Anche l'istruzione ed il progresso delle scienze è dovuto al progresso materiale

delle diverse industrie che assicurano il ben essere delle popolazioni.

Rispondo a quanto diceva l'onorevole Ministro delle Finanze, che la riduzione dei dazi aveva accresciuto i prodotti dell'entrata sulle frontiere di Napoli; io francamente non ne dubito; tutti or conoscono a che grado d'immoralità erano giunti gli agenti della dogana di Napoli. Il Governo di Napoli accordando certi impieghi dava la tolleranza a moltissimi abusi, e a tutte le rendite indirette possibili che potessero arrivare agli impiegati.

Con pochi denari si corrompevano i doganieri; il contrabbando sulle frontiere di Napoli si faceva sopra una scala immensa, incomparabile con quello degli altri Stati.

Ora queste circostanze hanno cambiato; il personale delle dogane è stato in parte modificato, e i regolamenti restrittivi che noi abbiamo fatti hanno impedito che il contrabbando si estendesse.

Vedo che il prodotto delle dogane si è elevato, e ciò per la giusta ragione della maggior sorveglianza, e non malgrado la riduzione perchè tanto varrebbe il dire che la riduzione fosse contraria al maggiore smercio.

Il riordinamento graduale delle dogane potrà darci il mezzo di economizzare sui prodotti di consumazione nell'interesse delle finanze non solamente per gli articoli di stoffa, ma il gran contrabbando che si fa è essenzialmente sui tabacchi e sul sale.

Una più stretta sorveglianza doganale è necessaria per noi, sicchè io credo che migliorando il personale e i regolamenti gradatamente noi potremo condurci a mettere contribuzioni su certi articoli a vantaggio essenzialmente delle nostre finanze, nonchè di quelle industrie che alcuni fanatici del libero scambio assolutamente non apprezzano.

Io sono un poco affaticato e domanderei che si rinviasse la seduta a domani.

Presidente. Domani vi sono altri oratori iscritti, continui adesso.

(Dopo alcuni minuti di riposo l'oratore continua.)

Senatore Andifredi. Diceva il Senatore Scialoja che la Francia non aveva più molto da concederci, e che è per questo che ha, direi, allargato la lista di quelle concessioni sopra articoli di poca importanza. Sia in fatto che la Francia aveva poco da concederci, mentre quanto si poteva concedere alla Francia noi lo avevamo già concesso nei precedenti trattati.

In massima io vi diceva di non essere contrario al trattato per ragioni estranee all'estrinseco del medesimo. Ma se si debbono stringere vieppiù i patti di concordia tra noi e la Francia, ella deve conoscere quanto sia importante lo elevare una nazione al grado di esserle alleata ed amica per difendere con lei gli interessi politici e gli interessi economici che abbiamo comuni nel Mediterraneo, epperò non può essere a lungo tempo restia a concedere a noi delle facilitazioni.

Ad ogni modo le conceda o non le conceda, intanto io trovo che quel trattato non tien conto degli interessi economici e finanziari dello Stato.

Io spero dunque che questo trattato possa essere modificato col tempo; vorrei che non fosse di lunga durata, credo che il periodo di 12 anni sia troppo lungo; la proposta mia sarebbe di ridurlo a sei anni.

Non so se questa proposta potrà essere assentita dall'onorevole signor Ministro degli Esteri; ma spero che egli mi risponderà sulle modificazioni che io domando *ad valorem* sulle seterie operate per cui si possano reggere queste industrie che credo sarebbero minacciate nel nostro stato presente.

Presidente. L'ora essendo avanzata, domani si continuerà la discussione generale.

Il primo iscritto è il signor Senatore Pareto.

L'adunanza è sciolta (ore 5 1/2).