

LV.

TORNATA DEL 23 FEBBRAIO 1881

Presidenza del Presidente **TECCHIO**.

SOMMARIO. — *Comunicazione dell'elenco trasmesso dal Ministero del Tesoro dei certificati rendita di beni devoluti al Demanio con vincolo d'usufrutto alla lista civile di S. M. — Discussione del progetto di legge per un'Inchiesta sulle presenti condizioni della marina mercantile. — Considerazioni dei Senatori Pescetto, Rossi A., Alvisi, De Cesare e Majorana-Calatabiano. — Comunicazione di notizie relative ai funerali decretati al Senatore Malenchini dal Municipio di Livorno — Proposta del Senatore Finali per l'intervento di una deputazione del Senato alla pietosa funzione, approvata.*

La seduta è aperta alle 3 e 15.

È presente il Ministro della Marina.

Il Senatore, *Segretario*, VERGA dà lettura del processo verbale della tornata precedente, il quale viene approvato.

Atti diversi.

PRESIDENTE. Comunico ai Signori Senatori la seguente lettera, pervenuta alla Presidenza del Senato dal Ministero del Tesoro:

« Roma, addì 22 febbraio 1881.

« Di conformità al disposto dell'articolo 3 della legge 27 giugno 1880, n. 5517, sulla dotazione della Corona, il sottoscritto ha il pregio di trasmettere a codesta onorevole Presidenza, debitamente firmato, un elenco dei certificati di rendita, intestati al Demanio dello Stato e vincolati d'usufrutto a favore della Lista Civile di S. M.

« Tali certificati trovansi depositati presso la Direzione generale del Demanio, mentre i certificati di usufrutto sono detenuti dall'amministrazione della Lista Civile.

« Si crede opportuno soggiungere che i medesimi furono acquistati col prezzo capitale di

appezzamenti di beni immobili assegnati in dotazione della Corona, espropriati per causa di utilità pubblica ».

Discussione del progetto di legge N. 78.

PRESIDENTE. Ora è all'ordine del giorno il progetto di legge intitolato: Inchiesta sulle presenti condizioni della marina mercantile.

Il Senatore, *Segretario*, VERGA dà lettura del progetto di legge:

Art. 1.

È ordinata una inchiesta sulle presenti condizioni della marina mercantile italiana e sui mezzi più acconci ed efficaci per assicurarne l'avvenire e promuoverne lo svolgimento.

Art. 2.

L'inchiesta sarà fatta da una Giunta composta di quindici membri, dei quali cinque saranno nominati dal Senato del Regno, cinque dalla Camera dei Deputati, e cinque per decreto reale, sentito il Consiglio dei Ministri, due dei quali sulla proposta del Ministro della marina, due sulla proposta del Ministro d'agri-

coltura, industria e commercio ed uno sulla proposta del Ministro delle finanze.

La Giunta eleggerà fra i suoi membri il proprio presidente.

Art. 3.

La Giunta compirà i propri lavori entro 4 mesi dalla sua costituzione e ne presenterà la Relazione alla Presidenza delle due Camere e al Governo del Re.

Art. 4.

È autorizzata una spesa straordinaria di lire 20,000 per provvedere all'inchiesta sulla marina mercantile da iscriversi in apposito capitolo nella parte straordinaria del bilancio del Ministero della marina col titolo: *Spese per l'inchiesta intorno alla marina mercantile.*

PRESIDENTE. Siccome ho sentito che diversi Senatori intendono di parlare specialmente nei rispetti finanziari di questo progetto di legge, avverto il Senato che ho telegrafato da circa tre quarti d'ora al signor Ministro delle Finanze perchè procuri di trovarsi presente alla discussione.

Non avendo finora avuto alcuna risposta, domando al signor Ministro della Marina se non ha difficoltà che, malgrado l'assenza del suo Collega delle Finanze, si cominci la discussione.

(Il Ministro della Marina accenna di no).

PRESIDENTE. È aperta la discussione generale su questo progetto di legge.

Senatore PESCIOTTO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore PESCIOTTO. Nella circostanza, o Signori, che si tratta della marina mercantile, la quale rende tanti e così grandi servizi al nostro paese, io credo di dover dire brevissime parole per dimostrare la necessità assoluta, l'indispensabilità che il Governo nostro e noi ci occupiamo di questo servizio quanto se ne sono occupati tutti gli altri paesi.

L'onor. Ministro delle Finanze, nella tornata dell'altro ramo del Parlamento del 15 novembre 1880, presentando un progetto di legge, sulla riforma delle tasse marittime, accennava che tristi sono le condizioni nelle quali versa quell'importantissima industria.

I nostri cantieri, già sì pieni di vita, sono oggi deserti e silenziosi, ed aggiungeva che dal Governo si studia il modo onde rimettere questa industria nelle condizioni che si trovava or sono cinque o sei anni.

È un fatto, o Signori, pur troppo doloroso per coloro che percorrono le ferrovie costeggiando le nostre spiagge l'osservare come si trovino assolutamente deserti quei cantieri nei quali otto o dieci anni fa al più vi erano dai 15 mila ai 20 mila uomini che lavoravano continuamente a costruire nuovi bastimenti: questi nostri bravi ed operosi operai al giorno d'oggi sono dispersi, si trovano quasi tutti all'estero, hanno lasciato le loro famiglie, le loro mogli, i loro figli minorenni nelle condizioni più deplorevoli della vita.

Basta percorrere il litorale ligure; ed accenno a questo perchè l'ho constatato coi miei occhi che si trova in queste condizioni; basta, dico, percorrere il litorale ligure, allorchè il treno ferroviario soffermasi per qualche tempo, per presenziare uno spettacolo straziante, qualche cosa che addolora ed opprime.

Io non accennerò ai fatti particolari che succedono nell'uno e nell'altro caso, mi basterà indicare che al passaggio dei treni ferroviari ed al soffermarsi che fanno in qualche stazione, una turba di monelli d'ambo i sessi, quasi seminudi, sta sulle spiagge attigue alla ferrovia, seguita per lungo tratto alla corsa il treno, chiedendo con voci assordanti quanto spiacevoli, e continuamente, l'elemosina, e fa ripetere, cosa dolorosa a sentirsi, dai forestieri con i quali vi trovate nel treno: *Voilà les Italiens! ils ne font jamais autre chose que de mander l'aumône.*

È questo è un fatto che molti di voi avrete constatato e riconosciuto transitando sulle ferrovie che percorrono il nostro litorale.

Ed è un fatto egualmente vero, o Signori, che la nostra marina mercantile ha diminuito potentemente il suo tonnello, ridotto una gran parte dei suoi marinai a lasciare il servizio della bandiera italiana per servire altre bandiere, specialmente quelle dei potentati dell'America. La gioventù non prende più servizio su' dei nostri legni; ed è essa che costituiva la gente di mare, gente che è pur tanto necessaria, che è indispensabile alla costituzione degli equipaggi della marina da guerra; ora invece va ad

arruolarsi nei servizi marittimi americani, ove, oltre ai vantaggi della pecunia, trova anche vantaggi e facilità grandissime per poter esercitare dei comandi in età sensibilmente inferiore a quella che presso di noi è richiesta, e senza che debba presentare titoli di sorta.

Io potrei accennare nomi e persone, le quali all'età di 18 anni, e meno ancora, comandavano dei *clippers* americani della portata di 1500 tonnellate circa, con larghi stipendi, senz'altro diploma, senz'altra patente che quella della pratica acquistata, malgrado la loro giovane età. Ora, a fronte di questi bisogni, a fronte di questa industria che va perdendosi, a fronte delle cospicue e ragguardevoli somme che abbiamo iscritto nei nostri bilanci per l'anno in corso e per gli anni avvenire onde ingrandire i nostri porti, onde dar maggiore sviluppo alle nostre banchine, onde dotarle di quei comodi, di quelle facilità di manovra che tanto favoriscono il commercio nei porti esteri, e segnatamente in quello di Marsiglia, pel quale nondimeno il Governo francese ha anche testè votato altre spese di oltre 80 milioni per rendere ancora più facile i trasbordi ed i caricamenti; ove, dico, malgrado questa cospicua spesa che fa il Governo, oltre il bell'esempio dato da un illustre nostro concittadino col dono di 20 milioni per migliorare un porto, oltre i molti milioni di lire che l'Italia ha impiegati nel traforo, sia del Ceniso, sia del Gottardo, pure noi vedremo i forestieri che si godranno di queste nostre spese, che trarranno partito di queste nostre banchine, che verranno nei nostri porti ad esercitare quel commercio, quell'industria, a godere insomma i frutti del nostro danaro, perchè noi glie ne avremo facilitato i mezzi necessari.

Egli è possibile dunque che noi lasciamo la nostra marina mercantile in questa dura condizione di cose?

Io qui debbo valermi dell'autorevole voce di un egregio e competentissimo nostro Collega, distinto e celebre economista, il Senatore Boccardo, e dire con esso: « A meno che l'Italia voglia con sua infinita umiliazione e vergogna rimanere oziosa spettatrice della nuova era commerciale che si prepara, fa mestieri che il suo Governo ed i suoi armatori le diano quella flotta mercantile a vapore che oggi purtroppo le manca ».

Così pure io concorro di buon grado con quanto asserisce l'onorevole nostro Collega, che cioè i nostri armatori si muovano anch'essi, che si tolgano da quella titubanza nella quale da parecchi anni purtroppo si tengono relativamente alla trasformazione del naviglio, lasciando la poetica vela pel positivo e sicuro vapore; abbandonando il concetto delle costruzioni miste di ferro e di legno per quelle più sicure, più capaci, più veloci, e di più certe epoche pre-stabilite d'arrivo e partenza, per le costruzioni del giorno d'oggi, per quelle cioè mosse dal vapore e dall'elica, a potente tonnellaggio ed a scafo in acciaio.

La nostra marina nel 1867 era classificata nel terzo posto fra le potenze marittime per capacità reale di trasporto: ora, ammettendo come celebre Dupuy de Lôme che la produttività, vogliate la potenzialità di lavoro di un piroscalo, corrisponda al triplo di quella di un legno a vela, la potenzialità delle marine principali risultando rappresentata all'incirca da

Tonnellate	17,000,000	per la Francia;
»	4,000,000	per gli Stati Uniti;
»	1,700,000	per la Germania;
»	1,600,000	per la Spagna; (?)
»	1,550,000	per la Norvegia;
»	1,300,000	per l'Italia;

invece d'occupare il terzo, al giorno d'oggi, essa è discesa nientemeno che al sesto, e forse e purtroppo siamo in via di maggiore decadenza, giacchè la marina a vapore ed a scafo di ferro o d'acciaio, nella quale siamo inferiori in potenzialità, perfino alla Spagna, non va punto sviluppandosi presso di noi, mentre è evidente che il regno dei mari è ormai sua dipendenza.

Io spero che l'onorevole Ministro della Marina colla sua intelligenza distinta e coll'amore e collo zelo che ha per tutto quanto riguarda il suo Dicastero, vorrà tenere conto di questa mia osservazione, e così vorrà provvedere in modo da facilitare le pronte partenze e togliere tutti gl'impacci burocratici, le troppo frequenti visite (ogni partenza) delle condizioni nautiche del bastimento e de' suoi approvvigionamenti.

La questione importante, la principalissima fra le cause della grande sofferenza della nostra marina mercantile, o Signori, sta nella trasformazione che deve subire, e meglio an-

cora nella costituzione che occorre fare di un naviglio a vapore ed a scafo d'acciaio in sostituzione di quello in legno ed a vela.

L'Inghilterra, per la prima, si è spinta con tutta l'ammirevole sua energia, con tutta la sua grandissima potenza di produzione, in questa nuova via; e col numeroso, potente per tonnellaggio, e potente per forza di cavalli-vapore, suo naviglio, ha presa un'assoluta preponderanza commerciale sui mari, nelle grandi navigazioni ed in quelle di grande cabottaggio, e si da fare questo a preferenza sui legni nazionali, nei porti degli Stati Uniti.

Oggigiorno il predominio della poetica vela, del positivo naviglio a vapore, è un fatto indiscutibile: potrei addurne quante prove si voglia dalle varie statistiche e dai registri del *Veritas*, e delle assicurazioni, deducendole; ma non farei che portar vasi a Samo, e, quel che più monta, temerei, siccome grandemente temo, di riuscirvi a tedio, onorevoli Colleghi, con questo prolungarsi del mio disadorno discorso.

Egli è un fatto che per l'addietro le marine italiane sono state le più gloriose ed importanti d'immense ricchezze alla madre patria; le istorie commerciali, i fasti delle gloriose repubbliche di Venezia, di Pisa e di Genova sono là, e sono noti a tutti voi, miei onorevoli Colleghi: essi confermano ampiamente questa mia asserzione.

Le Società moderne di navigazione a vapore che si sono costituite in Sicilia ed in Genova provano come colla marina mercantile possano anche a' giorni nostri affluire nel nostro paese ricchezze e prodotti di ogni genere, ma queste Società non possono spiegare tutta quella potenza, che è elemento di riuscita, e di possibile concorrenza con Società estere costituite con capitale sociale imponente; esse sono casi eccezionali che hanno sfortunatamente parecchi riscontri e che pur troppo non possiamo constatare negli altri porti d'Italia: nè è facile che si moltiplichino: non è conosciuta bastantemente dalla maggioranza dei nostri concittadini, anzi è conosciuta poco assai la benefica e tanto produttrice, quando coltivata a dovere, industria marittima; coloro che ebbero agio di valutarla, i pochi, rispetto ai 25 milioni d'abitanti dell'Italia nostra, hanno impiegato i loro capitali disponibili nel naviglio

ora esistente e che rappresenta un capitale di 300 e più milioni di lire, e fra loro altri sono titubanti fra la vela ed il vapore, fra i misti, fra il legno, il ferro e l'acciaio.

Io credo, o Signori, che sarà giocoforza dare un potente impulso a questa quanto indispensabile, altrettanto indilazionabile costituzione di un naviglio mercantile italiano a vapore ed a scafo in acciaio, col seguire la via che gli altri potentati marittimi ci hanno additata, e cioè sussidiare la marina mercantile e le costruzioni navali siderurgiche.

Ed a questo proposito mi si permetta di leggere un breve periodo di Relazione dell'altro ramo del nostro Parlamento: « In Inghilterra le sovvenzioni che il bilancio dello Stato dà a Compagnie di navigazione per servizi che sono in parte d'indole commerciale ammontano a 23,000,000 di franchi. In Francia a 25,000,000 di franchi.

« Il Governo germanico è entrato largamente esso pure in questo sistema. L'Olanda conserva il monopolio della navigazione colle sue colonie alla Società neerlandese di commercio. In Norvegia il naviglio mercantile a vapore è sorto per opera dello Stato. Il Belgio ebbe a riconoscere la necessità d'aver navi destinate al servizio delle proprie esportazioni, e sovvenziona esso pure notevolmente Società private di navigazione ».

Lo stesso Governo degli Stati Uniti ha sovvenzionato le sue Compagnie che fanno viaggi regolari.

In questo stato di cose, o Signori, se noi lasciamo la nostra marina senza appoggio potente per parte del Governo, vedremo, come diceva poco prima, che le Compagnie estere verranno a trafficare nei nostri porti, a valersi di tutte le grandi spese che noi abbiamo fatte per rendere comode, sicure e facili tutte le operazioni commerciali marittime; verranno, dico, esse a valersene a nostro discapito. Esse sole raccoglieranno frutti da quanto avremo seminato. Vedremo il nostro danaro importato all'estero in noli percepiti per importazioni fatteci da navi con bandiera nazionale, sostenere col nostro denaro i lavoratori esteri; lasceremo languire nell'inedia e nella mancanza di lavoro i nostri operai, siano costruttori, siano marinai, ovvero li obbligheremo ad emigrare dall'improvvida matrigna più che madre patria:

infine perderemo quel grande vantaggio che il Dupuy de Lôme (quella celebrità marittima che è autore di due sulle cinque grandi rivoluzioni nella marina da guerra, coll'aver esso per il primo introdotto il vapore qual forza motrice dei legni di linea, e così coll'aver per il primo corazzata una vaporiera, la famosa *La Gloire*) ha fatto risultare tanto bene al Senato francese difendendo appunto nella seduta del 27 gennaio scorso, la legge votata per la marina mercantile. Perderemo, esso diceva, l'importazione assai grande di denaro conseguente dai noli: chè mentre l'Inghilterra ha un'importazione di circa tre milioni di lire sterline maggiore della sua esportazione, pure, siccome ha dei noli, i quali si concretano ogni anno in oltre due milioni di tonnellate, così può con i valori importati con i noli compensare quello che da essa riesce esportato per la maggiore quantità dell'importazione sulla quantità di esportazione.

E poichè ho citato, quale competentissimo nell'argomento in discussione, il Dupuy de Lôme, permettetemi, o Signori, che io vi dica con esso, come sia necessità assoluta di venire in soccorso del numeroso personale dei marinai, operai e dei numerosi piccoli armatori, i quali oramai sono i soli (e questo succede specialmente in Italia) che impieghino il loro capitale nelle speculazioni marittime; come sia necessità, dico, di venire per questa gente in aiuto, essendo che al giorno d'oggi coloro i quali per l'addietro essendo stati armatori, e avendo avuto, per quanto ho già esposto, la fortuna di ammassare grossi capitali, si sono ritirati dal commercio, e vanno comprandosi villeggiature, come mi diceva testè un mio rispettabile ed arguto amico e nostro Collega, anzi che creare dei nuovi bastimenti.

Ma chi crea i nuovi bastimenti al giorno d'oggi non sono più i ricchi armatori d'una volta, ma sono Società che vanno via via costituendosi ed in accomandita, le quali fra noi, e più specialmente nella Liguria, si costituiscono sulla base di azioni, più comunemente dette carati, i quali rappresentano il più ordinariamente la 24^a parte del valore di un bastimento: essi si suddividono in mezzi, ed in quarti, e così ogni marinaio, patrono o capitano che abbia saputo risparmiare una qualche parte del compenso dovuto alla sua operosa,

dura e pericolosa vita, e così anche il più piccolo possidente investe i propri capitali in quella speculazione.

Ma se per l'addietro l'investitura del danaro nel commercio marittimo era proficua, perchè non sono rari gli esempî di benefici del 30, del 35 e più ancora, per cento; al giorno d'oggi quest'industria è in tutt'altre condizioni per quella guerra economica che arreca i più tristi effetti alla nostra marina mercantile, tuttochè non ci sia punto dichiarata dalle altre potenze marittime tutte, e che specialmente ci dichiarò la Francia, con le grandi sovvenzioni che testè, come sopra ebbi a dire, decretò accordare, sia alle costruzioni navali, sia alla navigazione.

In addietro la marina italiana era tutta costituita da bastimenti in legno costrutti nel proprio paese, ed essi erano riconosciuti per i migliori velieri comparativamente al loro tonnellaggio.

Il Belgio, la Francia, l'Inghilterra stessa e gli Stati Uniti facevano acquisto, commettevano bastimenti ai nostri cantieri. Ma al giorno d'oggi questa industria delle costruzioni navali è cessata, od è quasi cessata completamente; essa ha finito il suo tempo!

È ben vero, e ne sono lieto, che l'egregio Collega nostro, il professore Boccardo, del quale ho già esposto ed anzi ho ripetuto uno dei tanti savissimi concetti, è vero, dico, ch'egli opini possano ancora le costruzioni in legno, e così le navi a vela ed a scafo in legno, avere possibilità di limitata, ma fortunata esistenza. Io non posso nutrire questa speranza, e vorrei bene che il tempo ed i fatti chiarissero erronea questa mia non lieta preoccupazione.

Comunque sia, allorchè avevamo bastimenti costrutti in casa nostra, che, costandoci minore spesa, richiedevano minori prodotti per fornire abbastanza lautissimi interessi e le quote occorrenti all'ammortizzazione del capitale impiegato, avevamo inoltre prescrizioni regolamentari che ci permettevano un equipaggio meno numeroso di quello che era prescritto presso altre nazioni; s'arroghe che quelle prescrizioni non erano quasi mai eseguite nel loro spirito; l'equipaggio si trovava bensì al completo in numero d'uomini, ma bene spesso non lo era nella singola attitudine. Voglio dire che, invece di avere dei buoni marinai si avevano cuochi, dispensieri e dei mozzi, i quali tutti concorrevano a com-

pletare la forza numerica regolamentare dell'equipaggio, ma non ne avevano la capacità di marinai, e non motivavano uguale spesa di soldo come se tali fossero stati.

Infine i nostri marinai, oltre all'aver un soldo minore, ricevevano e si contentavano di un vitto più sobrio e così meno costoso di quello dei marinai di altre nazioni. Il bastimento, costando meno assai, sia per la costruzione, che per l'esercizio, i nostri armatori potevano parecchi anni addietro accettare noli di alquanto inferiori a quelli richiesti da armatori di altra bandiera, potevano fare ad essi concorrenza, sicuri in uno di impiegare il loro capitale proficuamente.

Oggi tutto questo è radicalmente mutato. I vantaggi dei nostri armatori si sono convertiti in perdita.

Con la legge votata dal Senato francese il 27 gennaio scorso - con una maggioranza di 258 voti contro 5 - e pubblicata solertemente il giorno 29 successivo dal Governo francese, un bastimento a vapore di 2000 tonnellate, il quale può fare quattro viaggi d'andata e ritorno, più un quinto di sola andata, ed in un anno, da Marsiglia a Montevideo, percorrendo le 6 mila miglia di distanza che vi sono tra queste due città, alla fine dell'anno percepisce dal Governo medesimo un premio di 150 mila lire, circa; ossia presso a poco il decimo di quello che può esser costato.

Per questo fatto si rende chiaro, o Signori, come l'armatore francese possa domandare noli minori dei nostri, essendo sottentrato ad essi per fatto non di sua intelligenza, iniziativa od operosità, ma pel favore avuto dal proprio Governo, in quella vantaggiosa posizione per la quale una volta domandavansi dai nostri armatori i più limitati noli.

Quindi, vedete quanto è giusta l'asserzione che poc'anzi io vi faceva, cioè che la legge ora attuata in Francia ha creato una vera guerra economica agli armatori delle altre nazioni che non si troveranno nelle condizioni degli armatori francesi.

Comprendo che questa legge possa ritenersi da alcuno che suoni abbastanza quale legge di protezione. Non sono amico del protezionismo; ma, quando si tratta di vivere, e che a ciò non vi è che una sola via, allorchè questa è percorsa da tutti i concorrenti, sia pur essa la

più pericolosa, quando tale sarà pur sempre preferibile, sarà pur gioco forza a noi il seguirla, anzichè lasciarci morire d'inedia e di inazione.

Nè queste mie parole sono per indurmi a formularvi basi per una proposta di legge concreta: esse non mi sono dettate che dal vivo desiderio, che dalla profonda convinzione che mi ho, constare il principalissimo rimedio alla iattura attuale della nostra marina mercantile nella attuazione del progetto di legge presentato nell'altro ramo del Parlamento da parecchi onorevoli Deputati per premi alla costruzione navale ed alla navigazione.

Io dichiaro fin da ora che non sono per associarmi a tutte le modalità che lo hanno ispirato, almeno nella quantità dei premi in esso concretati, e più specialmente per quanto riguarda le tasse. Bensì sostengo che a noi corre l'obbligo di prontamente provvedere, a seconda delle basi che sono state riconosciute ed adottate da tutte le altre potenze marittime a sostegno delle loro marine.

Comprendo bene che alcuno possa oppormi che, col premiare la costruzione navale e la navigazione, viensi a concedere un privilegio alla marina mercantile; e che entrando in siffatto sistema non si possa a meno di estenderlo a tutte le industrie nostrane.

Ma, o Signori, nel bilancio dei lavori pubblici, quanti milioni, quante decine di milioni non vi sono iscritte per sovvenzioni alle ferrovie dello Stato? Ora, queste non furono fino a questi ultimi tempi una speculazione privata? E perchè appunto alcuna si trovò in sofferenze uguali a quelle della nostra marineria, non entrò egli il Governo nel concetto del riscatto, sollevando così gli azionisti di essa da gravi perdite? E ciò non fece egli dopo aver concesso le più grandi facilitazioni ed ampie sovvenzioni? Or non sono le ferrovie industria collimante appieno su terra a quella degli armamenti marittimi su mare; l'una e l'altra non hanno altro movente che il trasporto di persone e di merci? E dopo aver concesso favori, aver impedito ad ogni costo il fallimento di un'industria la quale non ha possibilità di avere concorrenza, chè tutto si svolge sul territorio patrio, lo negheremo alla marineria mercantile, che può soffrire, e soffre, una concorrenza disastrosa, che solo ha mezzi per combatterci dai

potenti aiuti che riceve dai rispettivi Governi? Dico concorrenza disastrosa, perchè in questi giorni stessi, anche poche ore addietro, me ne ha fatto constatare i più positivi fatti un nostro egregio Collega, il quale sono dolente assai di non vedere fra noi, perchè così mi manca l'appoggio dell'autorevole, spiccata ed incisiva sua parola; egli, dico, mi faceva constatare quanto riferiva uno dei periodici più accreditati della Francia, e cioè, che per la legge proclamata il 29 gennaio prossimo passato dalla Repubblica francese, ne nacque uno stato veramente febbrile fra tutti gli armatori marittimi, al punto che:

1° Ora trattasi di attuare una nuova linea, l'Australia; la quale da Marsiglia per Suez, Aden, la Riunione, Maurice, Melbourne, Sidney giungerebbe a Capo Numea con piroscafi che costeranno ciascuno dai due milioni e mezzo ai tre: i primi dei quali sono già in costruzione alla Ciotat ed alla Seyne, e cominceranno il loro servizio nel 1882;

2° La Compagnia dei caricatori dell'Hàvre ordinò alcuni piroscafi, sia alla Seyne, sia alla Società *des forges et chantiers de la Méditerranée*;

3° Un armatore dell'Hàvre tratta con la medesima Società *des forges et chantiers de la Méditerranée* per la costruzione di sette grandi e potenti *steamers* per una linea Hàvre-Antille-Messico;

4° Ai medesimi cantieri si sono ordinati altri 3 grandi piroscafi per una linea tra la Rochelle e New-York;

5° Un'altra linea sta per stabilirsi tra l'Hàvre e il Canada;

6° Per la linea Marsiglia-Plata la Società generale dei trasporti ordinò in aumento dei già numerosi che vi adibisce, altri 2 *steamers*, ognuno della lunghezza di 125 metri.

7° E di tre vapori ha ordinata la costruzione la Compagnia Frassiniet, per viaggi fra Marsiglia, i porti mediterranei e quelli del Danubio;

8° Cinque vapori fa costruire la Compagnia Fabre per un servizio tra Marsiglia e New-York;

9° Altri vapori aggiunge alla sua numerosa flotta, e per la linea del Mediterraneo, la Compagnia transatlantica;

10° Otto grandi vapori alla fine del cor-

rente anno inaugureranno un servizio tra Marsiglia, Bombay e Sanghai;

11° Una nuova potente Compagnia sta costituendosi in Marsiglia per la navigazione a vapore colle Indie e colla Cina;

12° In tutti i porti della Francia, nessuno eccettuato, esiste un febbrile movimento d'associazione per costituire flottiglie a vapore ed a scafo di ferro o d'acciaio.

Noi soli vediamo i nostri porti, i nostri cantieri noncuranti od accasciati sotto di tanto movimento altrui, e pur non ci decidiamo a rimedi pronti ed efficaci, che ridestino l'antica iniziativa, intraprendenza e valore; e che più? noi che abbiamo una Compagnia sovvenzionata solamente per arrivare a Calcutta, vedremo ben tosto per la concorrenza di altra Compagnia estera che potrà fare considerevoli riduzioni di prezzo, e prolungare le sue corse molto più di quelle della nostra, vedremo, dico, questa Compagnia sorta per la grande iniziativa del Rubattino, iniziativa, intraprendenza che ebbe il plauso di tutta Italia, dover cedere il posto alla Compagnia estera.

E che cosa facciamo noi a fronte di tante e sì potenti minacce d'annichilimento di una delle più produttive e già più fiorenti fra le sorgenti della ricchezza patria? Noi stiamo discutendo e voteremo l'inchiesta parlamentare sulle cause che spengono o tendono a spegnere la nostra marineria, voteremo lo studio dei mezzi per rinvigorirla, per salvarla.

Io non vorrei dire alcun che su questa nuova inchiesta, vorrei accettarla come ci viene proposta. Ma il voto del mio Ufficio, che era abbastanza numeroso, essendo stato unanime nel respingerla, e nello ammettere il bisogno di fare e di fare prontamente molto di più d'una inchiesta per la marina mercantile, bisogna pure che aggiunga a quanto già troppo a lungo ho detto, come questa legge d'inchiesta che si presenta sotto la modesta forma della perdita di tempo di soli 4 mesi, ne produrrà ben anzi quella per lo meno di 8 o 10, perchè prima che sia votata, prima che sia attuata, prima che sia nominata la Commissione, prima che comincino a decorrere questi 4 mesi e che siano decorsi, il Parlamento sarà nelle sue solite ferie annuali.

Al riaprirsi del Parlamento, come abitualmente succede, nel novembre, vorremo discu-

tere quella legge che per avventura fosse il risultato dell'inchiesta? Ma avremo allora forzatamente ben più imprescindibile bisogno: dovremo allora, dovrà il Parlamento esaminare, discutere, votare la legge del bilancio annuale, e così di preferenza applicare il nostro tempo a questa. Ed oltre a questo certo motivo di procrastinazione di disposizioni utili, valevoli, proficue per la nostra marineria, non potrebbero essere ancora rinviati ad epoca più lontana gli effetti dell'inchiesta dalla probabilità grandissima, sia di elezioni generali politiche, e così del nuovo costituirsi del Parlamento, sia dalle possibili proroghe che come a quasi tutte le altre inchieste potremo trovarci nella necessità di concedere anche a questa?

Di ciò abbiamo continui esempi, perchè numerosissime proroghe a quasi ogni altra inchiesta abbiamo dovuto concedere.

Questa legge rimanda per lo meno alla metà dell'anno venturo, prima che si possa discutere o votare, una valevole e certa provvidenza per la marina mercantile, ed alla fine del 1882 l'attuazione, il godimento delle provvidenze medesime.

In questo lungo lasso di tempo la Francia avrà fatto da circa 60 a 65 nuovi vapori di grande portata, di grande velocità, i quali avranno già stabilito tutti i loro scali, avranno già accaparrata la loro clientela, il commercio avrà stabilito le sue sedi, le sue vie, dalle quali è assioma difficile assai il rimuoverlo, e così saranno tolte le più belle probabilità di vigoroso e prospero avviamento al nostro commercio marittimo, malgrado i sacrifici che pur l'Italia fosse disposta a fare per esso.

Ma dopo che esposi queste poche parole sulla legge che ci preoccupa, per dovere verso i miei Colleghi rispettabili dell'Ufficio Centrale, per non essere causa del maggiore sciupio di tempo, che probabilmente produrrebbe il rigetto della legge in discussione, e le contrarietà che essa farebbe nascere all'accettazione dell'altra legge per la marineria, già presa in considerazione dalla Camera dei Deputati, e che mi auguro possa essere proclamata prima che finisca l'inchiesta, conchiudo dichiarando che in questa speranza voterò l'inchiesta per quelle altre minori agevolanze di tasse, di amministrazione che da essa potranno essere proposte.

Senatore ROSSI A. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola il Senatore Rossi Alessandro.

Senatore ROSSI A. Io sono lieto del le parole pronunciate dal Senatore Pescetto perchè in tal modo potrò compendiare le mie, le quali, spero, approderanno alle conclusioni da lui enunciate.

Domando perdono al Senato ed all'onorevole Ministro se, dovendo parlare contro la inchiesta, tuttavia finirò per votarla; ma io spero che parrà meno singolare contraddizione la mia, quando aggiunga che non posso negare il mio voto ad un Ministero che affronta l'abolizione del corso forzoso, affidandosi al patriottismo ed alla fiducia del Parlamento; la quale abolizione si presenta, non già in opposizione, ma a corollario dell'abolizione del macinato, e finisce per distruggere le ultime vestigia della esitanza che io ho dimostrato, aggiungendovi il mio voto.

Del resto, l'inchiesta fu domandata nell'altro ramo del Parlamento per iniziativa di 14 Deputati, ed il Ministero ha acconsentito a che la legge si approvasse.

Ed è bene che le critiche, come probabilmente avverrà nella discussione sul corso forzoso, vengano dagli amici stessi del Ministero, in testimonianza della loro sincerità e del comune accordo nella cooperazione del bene del paese.

Non intendo scongiurare i risultati dell'inchiesta, ma piuttosto di vaticinarne l'esito.

Essa mi ha l'aria di volere allontanare colla miglior buona fede di tutti coloro che la vogliono, od almeno di giustificare dei provvedimenti che dieno sospetto di protezionismo.

È la parola *protezionismo* che intimorisce, è la frase consacrata dal periodo che abbiamo trascorso nella politica commerciale, perchè non è la libertà ma la parvenza di libertà che si impone alle menti.

Se la politica commerciale prevalsa negli anni addietro ha già condannato ogni provvedimento di questo genere *a priori*, è appunto per gli effetti di questa politica che tanto ha durato il corso forzoso; è per gli effetti di questa politica principalmente che a poco a poco fu condotta la nostra marina mercantile allo stato in cui si trova.

Eppure la marina mercantile è uno dei prin-

cipali fattori della economia nazionale, anzi io vorrei dire di più, ne è il termometro.

Senza prosperità nella marina mercantile non può esservi per l'Italia, considerata geograficamente come è, prosperità agricola, nè prosperità manifatturiera, e, come dirò più tardi, entrambe si abbracciano od entrambe si escludono.

Che cosa adunque potrà rivelare d'ignoto la inchiesta che noi stiamo per votare onde sollevare le sorti della nostra marina? Da una parte abbiamo una quantità di Atti che sono in mano del Governo o negli Atti del Parlamento, sia nel Consiglio superiore d'industria e commercio, sia nei nostri annali d'industria e commercio, sia nei rapporti dei consoli all'estero. E dall'altra parte nelle istanze delle Camere di commercio marittime e degli uomini di mare costruttori, armatori, convenuti nel Congresso di Camogli, onde si può dire pienamente illuminato il paese. Io ho interrogato l'altro giorno un onorevole Deputato e mio amico particolare che non nomino, e gli dissi: perchè avete votato l'inchiesta? Egli mi rispose che aveva votato l'inchiesta perchè diversamente avrebbe sembrato che si favorissero degli affari particolari; e lo disse in buona fede, come in buona fede lo dice anche il nostro egregio Relatore. Non è raro, lo so, d'incontrare simile opinione.

Io però non ammetto così crudamente che un Congresso delle nostre città marittime, di costruttori ed armatori della nostra marina nazionale, non rappresenti che degli interessi privati; e bene ha risposto l'onorev. Pescetto. Dovrete dire altrettanto delle ferrovie, le quali esercitano la stessa industria dei trasporti che forma oggetto della marina mercantile. Ma intanto le nostre forze navali mercantili in pochi anni diminuirono del 60 per cento; ed i nostri affari di transito hanno diminuito del 70 per cento.

Io non mi farò a ripetere i fatti e le cifre che possediamo già negli Atti di cui ho parlato, che il Senato conosce ed io ho anche pubblicati in una rivista, e che si compendiano abbastanza nella Relazione presentata dall'onorevole Boselli all'altro ramo del Parlamento, relazione che abbiamo sott'occhio. Quali sono i rimedi che propose il Consiglio superiore d'industria e commercio nel quale sedeva l'onorevole nostro collega Boccardo coi deputati Bo-

selli, Elia e Randaccio? Il Consiglio propose cinque risoluzioni, tutte tendenti a diminuzione od abolizione di tasse.

Vi ha già detto l'onorev. Pescetto, ed io mi associo a lui, di non credere che, a far risorgere la nostra marina, basti il modificare od anche abolire le tasse marittime.

Vi fu un giorno in cui si disse: tagliato l'istmo di Suez, foriamo le Alpi. E le Alpi vennero forate. Presto avremo anche il Gottardo; e ben presto, Dio ce ne guardi, ma se ne parla già, foreremo qualche altra parte dell'Alpi, il Sempione, il Monte Bianco o che so io. Ma intanto la marina è agonizzante!

Poi si disse: vogliamo i punti franchi, e là così detta « libertà dei mari ». I punti franchi vennero concessi; e, se mai si andò peggio, fu d'allora in poi.

Si disse che occorrevano delle buone e ricche scuole di marina. Si fondarono le scuole e si dotarono; ed ecco che dai documenti che avete sotto gli occhi risulta che 1500 capitani marittimi erano già a spasso un anno e mezzo fa. I privilegi dei facchini sono aboliti: all'allargamento del porto inaugurato da un immortale Genovese, il Governo vi ha concorso liberalmente, ed i lavori si eseguono con alacrità. È il materiale ferroviario che difetta? Il Ministero lo ha ordinato con l'approvazione del Parlamento. I nuovi sbocchi ferroviari? Si stanno studiando. Dopo tutto questo, che cosa vi dirà di nuovo l'inchiesta?

L'inchiesta ci dirà tre cose già provate e di cui noi tutti siamo intimamente convinti; tre cause che produssero la decadenza della marina mercantile.

Prima, la sostituzione del piroscifo alla nave a vela: seconda, la moltiplicazione rapidissima dei piroscifi presso tutte le altre nazioni: terza, la crisi commerciale economica altrove rallentata, da noi cronica, almeno per quanto riguarda la marina mercantile.

Quanto al primo punto: il dissesto che i progressi meccanici hanno recato in tutte le industrie manifatturiere, hanno portato una rivoluzione di gran lunga maggiore nell'industria marittima colla costruzione delle navi a vapore.

Come l'Inghilterra intese ed intende di filare e tessere per tutto il mondo, così anche l'in-

SESSIONE DEL 1880-81 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 23 FEBBRAIO 1881

dustria dei trasporti universali del mondo intero, essa intende di appropriarsela tutta.

Infatti, a tutto il 1873 si avevano per tutte le nazioni 3,680,670 tonnellate lorde di navi a vapore. Nel 1879 si sono portate a 5,595,175 tonnellate a lordo: nientemeno che 2 milioni di tonnellate in più, il 38 per cento di aumento in quest'ultimo quinquennio; e sapete per quanto l'Italia figura in questi 5,595,175 tonnellate dei piroscafi del mondo intero? Vi figura per 84,421 a lordo. E l'Inghilterra? L'Inghilterra essa sola per 3,463,186. Questi dati sono desunti nientemeno che dal *Bureau Veritas*.

Venne la crisi; ma gli immensi cantieri dovutisi piantare per tante costruzioni non rimasero inoperosi che in piccola parte. Giovate dall'immenso capitale Inglese le costruzioni delle navi a vapore poterono e possono vivere del loro per alcuni mesi ed anche per un anno o due, vivere del proprio adipe come si dice, e con questo sforzo affrontare la concorrenza dei popoli più poveri.

L'Italia è fra questi, e dovette essere trascinata nel rapido ribasso dei noli che ne fu la conseguenza dappertutto. Mentre i nostri noli italiani nel 1875 per Calcutta e Singapore montavano a 80 *scellini*, ora sono ridotti a 40 e meno. I noli per Bombay da 50 a 60 *scellini*, sono ridotti a 25. Così per l'America del Sud, così per il Mediterraneo. Questi sono fatti e cifre che io tolgo dai nostri annali. Vi è chi dice che tutto si equilibra nel mondo; ma noi non siamo così ricchi da poter attendere che questo equilibrio si faccia; noi non possiamo attendere che si stanchi la concorrenza universale, e intanto rimanere con le braccia incrociate, noi che siamo una Nazione circondata dal mare. Non abbiamo capitali formati coi risparmi della produzione per far fronte a tanta concorrenza. Due anni di cattivo raccolto bastano per metterci in gravi angustie, e l'abbiamo già visto anche recentemente. Sbattuti, provocati dalla concorrenza fra essi medesimi, gli Stati esteri pensano a difendersi in tutti i modi per sostenere le proprie marine, come si difendono colle tariffe doganali e colle tariffe ferroviarie nella politica commerciale. Da noi invece prevalse una diversa politica e si dice: ribassate, abolite le tasse, proclamate la libertà dei porti. Gli esteri ci rispondono coll'aumentare le tasse ai naviganti dell'altre nazioni e

con diffoltare l'altrui accesso nei loro porti.

Volete avere un confronto di fatto?

Dai rapporti dei consoli all'estero rimessi al Governo, risulta che un vapore italiano il quale entri nel porto di Marsiglia, paga alla Francia franchi 1555 70, mentre per gli stessi diritti un vapore francese che entri a Genova ne paga 601.

Ma gli esteri fanno di più.

La Francia accorda un 30 per cento di protezione alla costruzione ed alla navigazione marittima. Quale meraviglia se il capitale, che vi trova una sufficiente remunerazione al rischio che incontra, si versi a larghe ondate negli armamenti, come testè vi diceva l'onorevole Senatore Pescetto?

E non solo a Bordeaux, ma a Marsiglia e ad Hâvre regna un vero fermento nella costruzione di nuovi navigli per mezzo di potenti Associazioni.

La Germania non è da meno in questo sistema protezionista. Genova intese trarre la sua salute dal punto franco e le città anseatiche aboliscono i loro porti franchi. « Amburgo e Brema, dice la Relazione portata avanti al Parlamento germanico, saranno porti nazionali per far concorrenza all'Inghilterra e al Continente ».

Il principe di Bismark, a coloro che lo avversano, cita i famosi Atti di navigazione inglesi, fatti in odio specialmente alle città anseatiche, ed agli altri porti del Continente. E risponde contro tal dispotismo: « la nostra politica è mansuetissima, e giustificata dalle circostanze in cui versiamo ». Il *Times* nell'ottobre prossimo passato parlò anche della Relazione dell'onorevole Boselli, facendosi a deridere le velleità protettrici che vanno a pigliare il disopra in Europa nelle marine mercantili, e indicava anche la nostra. Ma delle misure protettive della Francia il *Times* non ride e più volte ci è tornato sopra per domandarsi se non sia giunto il tempo di iniziare delle rappresaglie per affrontare la futura concorrenza della bandiera francese.

Ma la Francia è ricca e accorda dei premi; la Germania non lo è, e tassa i forestieri. Quindi vedete risuscitare le *surtasses de pavillon*, e le *surtasses d'entrepôt*.

Gli Stati-Uniti d'America, reclamano a sé stessi i lucri percepiti dalle altre nazioni sulla immensa esportazione di quel gran paese.

In ottobre prossimo passato si è riunito a

Boston un Congresso, come lo abbiamo avuto noi a Camogli, dove convennero tutti i delegati delle città marittime dell'Unione. Da Boston, New-York, Baltimore, San Francisco si va reclamando il concorso dello Stato a servire i noli con bandiera americana. È la dottrina di Moore applicata alla politica commerciale.

E noi, invece, che cosa abbiamo fatto? Noi abbiamo inteso di favorire il commercio per il commercio, il commercio per il lavoro dei noli, e non il lavoro nazionale per far prosperare il commercio dei noli. Si è pensato che si avrebbe trasportato l'altrui, e non si trasporta né il nostro, né l'altrui. Finché la vela, per la quale avevamo particolari disposizioni, ha potuto reggere, durò e si prolungò l'inganno.

Ora, si vede chiaro che non si dà prospera navigazione se non c'è prosperità di produzione interna.

Si volle erigere nella politica doganale un dualismo fra l'industria agricola e l'industria manifatturiera per vincere la partita con solenne contraddizione, mentre l'una nell'altra si incarnano. Poi si è voluto erigere un secondo dualismo fra le città marittime e le interne manifatturiere. Ed ecco a che siamo venuti; parlano abbastanza i fatti: lo stato dei nostri porti; i porti che dovevano essere il famoso anello tra l'Oriente e l'Occidente.

Si è disprezzato della politica anteriore questo primo strumento intermediario della marina mercantile, che è la produzione nazionale.

Ora se ne raccolgono i frutti, e si è visto il Ministro stesso delle Finanze, che di protezionismo certo non par molto sospetto, si è visto condotto a proporre alla Camera, e la Camera ad adottare, le 14 lire d'importazione sugli oli di cotone, per neutralizzare il danno delle famose miscele, che parevano all'epoca dei punti franchi una condizione *sine qua non* di vita pel porto di Genova.

« Non è il commercio (disse il deputato Stumm nel Parlamento tedesco) che ha il diritto di regolare gli interessi della nazione secondo i propri interessi dei trasporti, ma sono e devono essere gli interessi della produzione quelli che hanno diritto di dettare leggi al commercio e di costituirsi una tanto solida quanto perenne sorgente di lucro e di guadagno ».

Sono queste parole d'oro anche per l'Italia. Città marittime senza città manifatturiere, lo

ripeto, non possono prosperare; gli è come se in un corpo umano voi separaste la testa dal cuore.

Signori Senatori ed onorevole Ministro, io vi affermo senza timore che se tutto questo non risulterà dall'inchiesta, dovrò confessare di essermi grandemente ingannato, oppure potrò affermare che l'inchiesta non avrà inquiretto bene.

L'inchiesta ci dirà del porto medioevale di Genova; non basta.

Non basta fare la casa, bisogna anche mobigliarla. Eppoi non tutti i porti d'Italia sono angusti per potervi abitare.

L'inchiesta vi dirà della inferiorità *naturale* dell'Italia a costruire piroscafi, non abbondoci né ferro né carbone.

Ma laddove non si voglia credere alla generazione spontanea in fatto di piroscafi, converrà pure offrire alla marina mercantile delle provvidenze legislative che compensino in qualche parte la natura, allorquando costruttori ed armatori sieno esenti da rimprovero. E sono pure gli stessi che nella costruzione dei navigli a vela seppero essere valenti e celebri; forse i primi costruttori del naviglio a vela dopo l'Inghilterra, e non mi pare che allora venissero mai a domandare il soccorso del Governo.

L'inchiesta vi dirà della concorrenza di Marsiglia e di Trieste; ma sarà difficile assai agli inquirenti darvi la diagnosi della concorrenza se la inchiesta non entra nelle considerazioni che io ebbi l'onore di esporre.

Basta guardare la qualità delle importazioni e delle esportazioni dei porti nostri e di quelli di Marsiglia e di Trieste per convincersi che le ragioni di ordine economico non prevalgono su quelle di ordine materiale.

Con questo io ho finito.

L'onorevole Relatore dell'Ufficio Centrale, che ci fece leggere parole improntate di molto patriottismo, fa un appello indiretto agli armatori italiani e dice: « È necessario mettere in sodo le ragioni prevalenti per le quali debba il Governo trattare gli industriali della navigazione altrimenti di quanto si è già praticato cogli industriali della carta, sete, lane e cotone, che hanno speso ingenti capitali nel trasformare completamente le rispettive manifatture senza chiedere soccorso nessuno ».

Il confronto non mi pare perfetto perché, nella

riforma doganale, alcune delle industrie nominate hanno avvantaggiato la loro posizione, nè potrebbe dirsi che non abbiano avuto nessun soccorso. Ma io mi spiego benissimo il pensiero dell'egregio Relatore, e sono con lui inquantochè nell'ordine intrinseco i nostri costruttori devono avere la stessa valentia tecnica, l'istessa istruzione nell'arte marinaresca da tener fronte a qualsiasi altro capitano estero, qualsiasi altro armatore o costruttore estero; essere infine essi pei primi, come Baiardo, *sans peur et sans reproche*.

Ma d'altra parte, se i costruttori sono passivi di un sistema tributario aggravante, se le condizioni delle costruzioni pel carbone e pel ferro non sono in quello stato naturale di cui ho parlato, se i Governi esteri accarezzano con premi i costruttori nazionali, oppure se aggravano i forastieri, è dovere dello Stato il difendere i nostri in un modo o nell'altro.

Del resto, se si trattasse solamente di abolizione di tasse comuni a tutti, non sarebbe osservata la giustizia distributiva colle altre industrie, per quanto importantissima e primaria sia l'industria della marina mercantile.

Le tasse soltanto relative a diritti portuari, più che all'industria che si esercita, possono e debbono essere parificate a quelle degli altri paesi, con preferenza alla bandiera nazionale, come gli altri praticano.

Del resto, il Parlamento deciderà se la natura dei compensi che si reclamano deve rassomigliare alla legislazione francese, oppure alla legislazione tedesca. Egli è certo che dopo l'inchiesta a dei compensi dovrete venire; ci è una politica commerciale che ormai tramonta; io non la chiamerò nè buona nè cattiva, come l'ha chiamata l'on. Pescetto; dirò solamente che essa, per la forza delle cose, s'impone a tutti; è evidente che l'ambiente europeo è animato oramai, e va sempre più accentuandosi in questo sistema.

Senatore DE CESARE. Domando la parola.

Senatore ROSSI A. È una politica che dà luogo al trionfo delle idee positive per fare emergere sempre e dovunque gl'interessi nazionali in confronto delle utopie cosmopolite della così detta pace universale inaugurata dalle così dette libertà economiche. Buono o malgrado dovrà subirla anche la nostra legislazione, se non vogliamo chiudere i nostri porti. L'Italia, viva

Dio, arricchita e abbellita da tanto mare, non può rassegnarsi ad essere spettatrice passiva dei navigli delle altre nazioni che passino dinanzi alle sue coste.

Eccoci adunque alla vigilia della inchiesta, una inchiesta già domandata come urgente fin dal luglio 1880 all'altro ramo del Parlamento, che viene a noi nel febbraio del 1881. Dopo votata l'inchiesta, verrà nominata la Commissione; poi i quattro mesi passeranno ben presto, e voglio credere che al contrario di tutte le altre inchieste i quattro mesi bastino, quantunque vi sia un immenso materiale da esaminare. Così arriveremo a novembre colla relazione e, secondo l'andamento dei nostri lavori parlamentari, non ne trarremo fuori una legge prima di un anno.

Rileggendo gli articoli, osservo che, dei quindici membri di cui la Commissione deve comporsi, 5 saranno nominati dal Governo e precisamente da tre Ministri.

Io muovo speciale preghiera all'onorevole Ministro della Marina che solo è qui presente perchè voglia interporsi anche presso i suoi due Colleghi delle Finanze e dell'Agricoltura e Commercio, affinché i cinque membri governativi, che fanno la terza parte della Commissione, possibilmente non siano nominati fra gli impiegati, ma vengano scelti fra i più ragguardevoli rappresentanti della Marineria mercantile, cioè fra i costruttori ed armatori, intendo dire gli uomini di Camogli, i quali, anzichè ad una inchiesta speravano che si approdasse a pronti ed efficaci provvedimenti. Così daremo ad essi affidamento delle buone disposizioni del Parlamento.

Io spero che l'onorevole Ministro della Marina, non mi dirà indiscreto se lo riprego di accogliere questa mia preghiera, e di farla accogliere ai suoi due Colleghi per quanto sia possibile.

PRESIDENTE. La parola spetta all'onorevole Senatore Alvisi.

Senatore ALVISI. Signori Senatori: La Relazione molto bene estesa dell'onor. Giovanola, come i discorsi testè pronunziati dai nostri Colleghi, onorevoli Pescetto e Rossi Alessandro, manifestano tre opinioni differenti che non mi sembrano comprendere nella sua vastità il vero significato del primo articolo del progetto in discussione; quell'articolo è troppo generico nei suoi motivi e troppo ampio nello scopo di prov-

vedere allo svolgimento della marina mercantile ed all'avvenire di essa.

A me sembra che ad un'inchiesta si dovrebbero fornire dei punti un poco più concreti. Se si volesse dare una interpretazione razionale a questo primo articolo, non basterebbero certo le 20 mila lire per indagare e studiare i mezzi adatti a risolvere così importante problema. Converrebbe girare i porti principali d'Europa, per non dire dell'America, onde conoscere quali sono le condizioni di fatto che hanno prodotto il grande sviluppo della marina mercantile degli altri Stati in confronto del decadimento della nostra.

Una circostanza di molto rilievo io non ho letto nella Relazione, nè udito dagli egregi oratori che mi hanno preceduto, e che io accenno come una causa del ritardato sviluppo della nostra marina mercantile, e le attribuisco non piccola parte del cattivo ordinamento di questo servizio. Esso è affidato ad un direttore della marina militare, il quale naturalmente subordina le proprie vedute, come lo esige la gerarchia del suo grado, alle vedute militari, piuttostochè alla pratica delle industrie mercantili e marittime.

La Relazione del Senatore Boccardo rammenta per quali ragioni evidentissime di fatto egli reclamava che questo servizio passasse al Ministero di Agricoltura e Commercio, o quando mai al Ministero dei Lavori Pubblici, anzichè lasciarlo strumento imperfetto ed inerte sotto la dipendenza del Ministero di Marina.

Sarei curioso di sapere dall'onorevole Ministro se il Genio navale si è mai occupato di nuovi tipi di navi a vela o di navi a vapore per la navigazione commerciale a buoni patti! Essendo di questa opinione, io me ne sono fatto costante difensore, e ho dimostrato più volte che le materie stesse delle quali deve occuparsi la Direzione superiore della Marina militare, e la qualità dei suoi servizi, tutto concorre a confermare la sentenza che la marina mercantile, se ha d'uopo di direzione e di tutela, deve essere sorvegliata e regolata da quei Ministri che hanno per principale missione di *svolgere e migliorare* le produzioni agricole e manifatturiere, e renderne facile e a buon mercato il trasporto.

È dal 1840 che il meccanismo a vapore ha preso la prevalenza sul materiale necessario

ai trasporti. Da quell'epoca in poi tutte le nazioni hanno fatto leggi ed incontrato sacrifici di denaro per trasformare il loro materiale mobile per i trasporti di persone e di merci, tanto sulle vie di terra, quanto sulle vie del mare.

Le prime parole della presente legge sull'inchiesta, cioè svolgimento e avvenire della nostra marina mercantile, esprimono nettamente il concetto, che si riassume nel « *massimo* concorso governativo di sussidi, o nella iniziativa del Ministero per costituire una marina nazionale a vapore, come ha creato le strade nazionali ferrate coi numerosi treni che le percorrono ».

In tali problemi si racchiude lo scopo di una inchiesta per venire a risultati che siano immediatamente efficaci. Quando l'Austria ha voluto fare la concorrenza ai Francesi e annientare la marina d'Italia nei porti orientali, che una volta erano suoi, e approdare agli scali che hanno formato la grande ricchezza e la gloria nostra nella Grecia e nell'Oriente, cosa ha fatto? Ha cominciato a dare una sovvenzione di dieci milioni di fiorini all'anno a una Società, la quale si costituiva a Trieste col nome di *Lloyd Austriaco*. Nondimeno, questa Società, tutt'altro che fiorire, sul suo principio era pericolante e quasi in via di fallimento; allora il concorso governativo, ben lungi dal mostrarsi scoraggiato e impotente, dischiuse, si può dire, il proprio tesoro in favore di questa Società, e in odio a Venezia fondò un arsenale di costruzioni per i piroscafi commerciali, come a Pola eresse l'arsenale per fabbricare le navi da guerra.

Ora noi possiamo invidiare, non solo la Società, ma i suoi cento e più vapori di ferro i quali percorrono i mari nostri, toccano le nostre coste e fanno sventolare la bandiera dell'Austria in quei porti ove era riverito e temuto il vessillo dei Veneziani e dei Genovesi.

Questo fatto posto innanzi agli occhi del Senato, servirà di guida all'inchiesta, se vorrà preferire un sistema di efficace concorso materiale e morale del Governo. È il metodo stesso, che ha condotto il Governo italiano a tutti quei sacrifici di miliardi che si sono fatti per mutare tutto il nostro sistema di trazione per terra, onde sostituire i vagoni delle ferrovie ai carri delle strade, e quindi i piroscafi a vapore alle navi veliere.

Ecco posata la grande questione dei trasporti marittimi col miglioramento del materiale marinresco.

È certo che noi abbiamo aperte le vie principali dei mari, e perciò l'Italia si trova in una posizione più opportuna, pei traffici, delle altre nazioni. La nostra penisola inoltre, come diceva l'onorevole Senatore Rossi e prima di lui Napoleone I, è *il ponte fra l'Oriente e l'Occidente*; quindi è certo che dopo il taglio dell'Istmo di Suez, l'Italia dovrebbe ritornare il punto più centrale per la importazione e lo scambio dei prodotti orientali cioè coloniali, droghe, cotone, ecc., con le merci e i prodotti dell'Occidente. Questa è l'antica strada che ritorna alla vita dopo la costruzione del canale di Suez. E da ciò che rileviamo di bene per i nostri porti? Non è che manchino i trasporti dall'Oriente all'Occidente, ma vediamo i vapori arrivare carichi di merci che si mettono in ferrovia e passano all'Occidente.

Il perchè di questo semplice commercio di transito si deve ricercare nelle condizioni politiche del passato che ci tenevano oppressi e divisi in piccoli Stati chiusi al grande commercio coll'estero: così vennero meno gli arditi navigatori e gli arditi negozianti, i quali costituivano dei porti di Venezia, di Genova e di Pisa l'emporio delle merci d'Oriente, e del naviglio italiano il mezzo di trasporto più celere e più perfezionato d'Europa.

Guardiamo invece cosa fecero gli Stati, che hanno voluto rapire agl'Italiani il primato della navigazione e del commercio d'oltre mare!

L'Inghilterra nei tempi moderni, coll'atto di Elisabetta cominciò per la navigazione delle Indie, e poi ha creato un Ministero del commercio che indirizzava tutti gli sforzi della nazione e del Governo ad aprire con la sua flotta e coi trattati i mercati del mondo, e con provvide leggi di dogana, con agevolezza di tariffe, con le mille sue banche eccitava l'operosità delle industrie del ferro e del cotone, onde produrre le manifatture di scambio colle merci degli altri popoli. Situata in un'isola sovra un terreno composto di banchi di carbone e di ferro, ha sostituito alle braccia degli uomini le macchine, che lavorano con risparmio di tempo e di spesa, trasformando in manifatture di generale consumo tutte le materie prime dei popoli pastori ed agricoltori.

Dall'incremento delle industrie e dalla maggior quantità delle produzioni derivò lo sviluppo delle marine e della navigazione, per trasportarle nei diversi paesi del globo.

In questo senso ha perfettamente ragionato il mio amico, il Senatore Rossi, dicendo « Insegnate all'Italia a produrre di più, ed i mezzi dei trasporti marittimi, che ora sono di navi a vela, si cangieranno ben presto in battelli a vapore, perchè non partiranno più vuoti salpando dai porti d'Italia per servire di noleggiatori ai mercanti di tutti gli Stati d'Europa. Quando sui nostri scali vi saranno depositi di merci da caricare, il viaggio sarà remuneratore per tutto il personale della marina, e il capitale affluirà alle costruzioni delle navi più perfette in ferro o in acciaio anzichè in legno, a vapore anzichè a vela ».

Nel visitare le incantevoli riviere della Liguria, di Salerno e della Sicilia, e nel bacino di Chioggia, si ammirava, pochi anni or sono, un certo sviluppo della marina mercantile, benchè questa consista in navi a vela e in piccole navicelle; e si comprendeva ben presto la causa dell'attività dei cantieri disseminati lungo le spiagge nella necessità di trasportare in lontane contrade, e perfino nell'America, le produzioni di quei paesi, come paste, oli ed agrumi. Dunque, dove esiste produzione abbondante, avvi sviluppo di marina mercantile anche in Italia. Se da noi si continua ad esercitare la navigazione ed il traffico marinresco con le navi a vela, si è che i costruttori e gli armatori furono tardi a trasformare le industrie marinare e cessarono quindi le domande per trasporti in quegli Stati, che, aiutati dalle felici condizioni delle materie da costruzioni, dall'abbondanza del capitale e dalla provvida azione del Governo, trasformarono il materiale dei trasporti: quindi preferirono i vapori, che per celerità e portata superano di tre in confronto di uno le navi a vela.

Tuttavolta sorsero Compagnie in Italia che hanno sostituito alla vela la marina mercantile a vapore; ma, meno la eccezione dei signori Piaggio e Lavarello di Genova, vi sono le sole Società sussidiate dal Governo, cioè quelle di Florio di Palermo e di Rubattino di Genova; e Voi ben sapete che queste due Compagnie costano allo Stato un contributo annuo di 9 milioni circa.

Vogliamo noi entrare nel sistema di migliorare la nostra marina mercantile? Allora diventa quasi indispensabile (e per questo non c'è bisogno d'inchiesta) di fare quello che si è fatto per le Compagnie Rubattino e Florio, stabilire cioè che a quelle navi mercantili a vapore che salpassero vuote per mancanza di carico e di passeggeri per i porti transatlantici, venga concessa una sovvenzione per ogni miglio marittimo, presso a poco eguale a quella delle Compagnie privilegiate.

Ma non volendo inoltrarsi per questa via delle sovvenzioni chilometriche, che costò tanto cara allo Stato per le ferrovie, l'inchiesta potrebbe essere utile in una cosa che non vedo citata né nella Relazione, né dagli oratori che mi hanno preceduto. Poichè abbiamo Genio navale e Genio civile che studiano ed esperimentano i metodi più economici dei trasporti, non si potrebbe incoraggiare con premi o in altra guisa le invenzioni di macchine motrici di poco costo da applicarsi alle navi a vela? Un grande e non ancora perfetto progresso si è già verificato nella forza motrice applicata alle locomobili delle ferrovie; si sono misurate a rigore la intensità e la forza degli elementi gratuiti dell'acqua, aria, elettricità e magnetismo, e così mi parrebbe che questa specialità di studi, tanto necessaria pel miglioramento della marina mercantile, formasse il soggetto di opportune proposte della Commissione d'inchiesta. Non si tratta che di rendere possibile alle piccole fortune individuali degli armatori e dei costruttori la trasformazione del naviglio a vela, per cui nel passato decennio l'Italia aveva acquistato il *terzo posto* nel mondo *per capacità* di tonnellaggio e *per numero* di navi nella navigazione a vela. Ora dobbiamo constatare che è discesa all'ottavo rango nella lista della potenza e della forza marittima mercantile in confronto degli altri Stati, anche piccoli, come il Belgio e l'Olanda.

Queste considerazioni intorno ai mezzi che occorrerebbero, secondo me, per il miglioramento della marina a vapore e per la sua applicabilità alle costruzioni, mancherebbero di utilità pratica, se non si volesse dare un indirizzo più conforme alla natura di questo servizio. Le materie e le forze, dalle quali ripete il suo migliore avvenire la marina e la navigazione mercantile, non può attingerle che dai due Ministeri, dell'Industria e Commercio

e dei Lavori Pubblici, i quali, uno con lo svolgere la produzione, e l'altro con lo svolgere la viabilità per agevolare i trasporti, hanno lo scopo conforme a quello della marina commerciale. Il Ministero della Marina invece è destinato alla difesa nazionale delle nostre coste e a tutelare e difendere gl'interessi del commercio e l'onore della patria nei mari lontani.

Ma, prima di terminare queste mie osservazioni, debbo dire la verità, io non potrei associare la mia alla opinione del mio amico, l'onorev. Rossi, quando consiglia di rispondere con la guerra di tariffe all'elevazione dei dazi doganali che il Senato francese ha iniziato contro i nostri prodotti agricoli (bestiame, vini, ecc.) che si esportano in Francia.

Perchè la Francia accenna a questo gravissimo errore economico e politico, dovremo noi alla nostra volta inalzare le tariffe del cento per cento su tutti i prodotti manifatturati che ci vengono dalla Francia?

Questo sistema ci porterebbe naturalmente a continue rappresaglie, che condurrebbero a rovina i malcauti e i più deboli fra i contendenti, od entrambi. La verità, per quanto dottrina possa parere all'onor. Rossi, io la espongo in un senso affatto opposto a quello indicato dal mio onorevole amico. Accenno ad un'idea sostenuta altra volta da me e dai miei amici, come il Semenza ed altri, ed è che la guerra di tariffe io la farei al ribasso e non mai al rialzo.

Alle minacce di tutti gli Stati continentali ed al loro sistema di elevare le tasse sopra le importazioni straniere io risponderei aprendo tutti i porti d'Italia alla libera entrata dei bastimenti, e restringendo le dogane di numero e di personale a quel tanto da bastare alla percezione di modiche tasse, che per ragione di imposta si dovrebbero riscuotere alla entrata ed alla uscita delle merci estere e nazionali. Rinovo la dimostrazione pratica di questo concetto: è ufficialmente constatato nei rapporti sul movimento commerciale che le importazioni e le esportazioni si equilibrano nel valore complessivo di oltre 2 miliardi e 300 milioni. Ammesso che una denuncia più esatta del vero prezzo delle merci raggiunga anche attualmente la somma di tre miliardi, il Governo potrebbe tassare le voci delle nostre dogane, col 2 0/0 per le materie di necessità, col 5 0/0 le materie

SESSIONE DEL 1880-81 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 23 FEBBRAIO 1881

d'uso, e col 10 0/0 le materie di lusso; stabilita una media del 7 1/2 0/0 sulla entrata complessiva, il nostro bilancio della entrata segnerebbe una cifra di oltre 200 milioni, invece dei 120 che ora riscuote: questa è aritmetica che non isbaglia.

Dei due sistemi, il primo di protezione e di guerra, e il secondo di libertà e di pace, preferirei il secondo, perchè sono sicuro che l'Italia diverrebbe il porto franco del mondo. Nè basta: gli Stati che inalzano le tasse sulle importazioni agricole e industriali, accrescerebbero a dismisura i prezzi di tutte le cose e le mercedi degli operai; quindi nascerebbe una immigrazione in Italia di capitalisti e d'industriali *stranieri* che usufruirebbero della forza motrice delle nostre acque, dell'abbondanza delle nostre materie prime, e della mano d'opera intelligente e a buon mercato delle nostre masse.

È in questo modo soltanto che le speranze nostre di una maggiore operosità industriale potrebbero compirsi, ed è con questo sistema che avverrebbe quell'incremento della produzione, che l'onorevole Rossi crede possibile colla guerra di tariffe, e che io mi aspetto con sicurezza matematica da còtosto regime liberale che ho più volte annunziato.

Il credere che in Italia vi hanno capitali e persone preparate ad esercitare le industrie manifatturiere sopra vasta scala e a sfidare la concorrenza degli esteri, è quasi un sogno. I capitali ed i risparmi necessari a coltivare le industrie sono attratti continuamente dal guadagno che offre l'impiego del danaro in titoli del Debito pubblico, che continuamente emettiamo e che pur troppo continueremo, e per lungo tempo, ad emettere, come pure dalle Casse di risparmio e da altre Banche che offrono un interesse sicuro; ancora una più larga remunerazione al denaro promettono i prestiti dei Comuni e delle provincie e le azioni delle Società industriali estere più accreditate delle nostre. La diffidenza regna sovrana negli Italiani in ordine agli impieghi già fatti in Società nazionali che non furono per nulla remuneratorî, giacchè la massima parte di queste Società industriali fallirono lasciando un mucchio di rovine, e peggio ancora la persuasione che la moralità non esiste nelle classi dirigenti, che figuravano in tutti i Consigli delle cattive amministrazioni.

Per tutte queste circostanze non ho molta fiducia che, per quanto il Parlamento inalzasse le tariffe sulle merci straniere, l'Italia potrebbe diventare nazione industriale, ed aumentare di molto la sua produzione, se finora è ben lontana dall'aver raggiunto il livello degli altri popoli nella prima e più feconda delle sue industrie, l'agricoltura. Ad eccitare l'attività manifatturiera in Italia, a renderla più ricca e potente, io avrei molta fiducia, come ho detto, nel sistema della libertà di scambio regolata da semplici e basse tariffe ma che al presente credo intempestivo di spiegare più ampiamente al Senato.

Affermate in tal guisa le mie opinioni di libertà industriale e commerciale per sviluppare in Italia la sua operosità ed accrescere la sua ricchezza, ritorno *al mio* proposito, che il servizio della marina mercantile...

Senatore MAJORANA-CALATABIANO. Domando la parola.

Senatore ALVISI... venga affidato al Ministero di Agricoltura e Commercio. Infatti è stato desso che ha presentato il progetto dell'inchiesta e che deve concretare meglio i punti sopra i quali devono specialmente fermare l'attenzione i Commissarî inquirenti; se si lasciasse indeterminato questo campo di azione, potrebbe nascerne un questionario di mille domande, come si è visto accadere per l'inchiesta sulle ferrovie.

Malgrado però le ragioni da me esposte, e le osservazioni contrarie che ho sentito esporre con dottrina dai precedenti oratori, io voterò il progetto di legge.

PRESIDENTE. La parola è al Senatore De Cesare.

Senatore DE CESARE. Io ho sempre stimato non solo l'ingegno, ma anche il carattere dell'onorevole Senatore Rossi. Uomo convinto di talune dottrine, protezionista coraggioso, le sue opinioni non le pallia nè le nasconde; però l'onorevole Senatore Rossi inquanto alle cifre credo che non abbia detto cosa esatta, e l'onorevole Relatore dell'Ufficio Centrale glielo dimostrerà apertamente.

L'onor. Senatore Rossi domandava: Quale ignoto potrà rivelare l'inchiesta?

E cercando l'ignoto, faceva la sua solita corsa nel campo protezionista, ed invocava una inchiesta a modo suo, non già sulla marina mercantile; ma su tutte le tariffe doganali degli

Stati d'Europa paragonate con quelle degli Stati Uniti d'America, la nazione eccessivamente protezionista. In fine conchiudeva con dire che una politica commerciale che tramonta, ha bisogno di essere sostituita da altra che sia più solida, cioè con la protezionista.

Onorevole Rossi, per la stima che porto al suo ingegno, voglia Iddio che la politica liberale non tramonti; perchè la politica liberale in economia è la giustizia e l'interesse migliore delle Società civili; è la garanzia del maggior numero, è la libera concorrenza che ha creato il mondo moderno; mentre la politica protezionista è l'interesse dei pochi a danno dei molti.

Io spero che la Francia intelligente e liberale non si spingerà mai alla proibizione e nemmeno nell'estrema protezione.

Quando si discute di una legge speciale non mi è permesso di entrare in maggiori dettagli sui sistemi doganali.

Dopo di aver brevemente risposto all'onorevole Rossi, e intorno ai sistemi doganali che oggi si contendono il campo in Europa, torno alla legge che esaminiamo.

L'inchiesta di cui si parla ha uno scopo utilissimo, e dev'essere fatta, com'è comune desiderio, colla massima esattezza e scrupolosità.

L'onor. Senatore Giovanola, uomo di senno pratico, ha detto già nella sua Relazione che cosa si vuole raggiungere coll'inchiesta.

Ma se l'inchiesta dovesse pur restringersi a verificare i mali lamentati dalla Congregazione di Camogli. - Se l'inchiesta dovesse mettere in chiaro fin dove si estendono codesti mali; se l'inchiesta dovesse chiarire le cause dei danni della marina mercantile, e se a produrle vi fu colpa degli armatori, i quali avendo guadagnato dal 1865 al 1875 milioni e milioni, li hanno di poi immobilizzati in terre, in palazzi e in ville sontuose, per cui si trovano privi di capitale circolante in questi giorni di bisogno, e non hanno più quei mezzi di riserva che un intelligente commerciante deve tener sempre sotto la mano. - Se l'inchiesta rivelerà che una parte delle sofferenze della marina mercantile dipendono anche dalla nostra istruzione tecnica e dall'indirizzo dato ad essa nel concedere con facilità patenti a migliaia di capitani di lungo corso, che non trovano servizio in alcun bastimento, e sono perciò costretti a fare i semplici marinari, e quando stanno

oziosi muovono querele. - Se l'inchiesta dovesse chiarire soltanto queste cose, per fermo essa avrebbe raggiunto il suo scopo.

A che dunque parlare di sistema commerciale, e di leggi e tariffe doganali; a che voler mutare l'indirizzo economico in Italia, mentre ci occupiamo di un'inchiesta?

Pur troppo alti intelletti e illustri politici cercano di avviare potenti nazioni per una falsa strada; anche il nostro Governo si inoltra per una via disastrosa poco a poco, quasi volendo imitare i democratici vicini cotanto avversi alle libertà economiche.

Ma noi dobbiamo frenare questa smania di riforme retrograde, e per questo io presi la parola, poichè non vorrei che le insistenze protezioniste del Senatore Rossi servissero d'incoraggiamento al Ministero a percorrere una via fatale, sparsa di triboli e pericoli qual'è quella additata.

L'onorevole Senatore Alvisi ha citato l'esempio dell'Austria: ma egli sa che il Lloyd austriaco è nato nel 1835, se ben mi ricordo, e conta così una vita di 45 anni.

Ed in che tempo sorse? Sorse nel tempo del più feroce dispotismo, nel tempo della più dura proibizione; nel tempo dei Governi assoluti, quando i popoli giustamente chiedevano tutto al Governo.

Ora che meraviglia, che il Governo imperiale abbia dato 10 milioni di fiorini, a fondo perduto, alla società del Lloyd austriaco? A me questo fatto non reca alcuno stupore, nè ammirazione.

Ma imiteremo noi, sotto la così detta luce progressista, il Governo austriaco di 45 anni or sono?

Io porto opinione che ciò non sia nè conveniente, nè utile, nè liberale.

Senatore ALVISI. Domando la parola.

Senatore DE CESARE. Il Senatore, mio amico e collega, Pescetto (avrei dovuto cominciare da lui se non facesse parte dell'Ufficio Centrale), senza dubbio ha vivo interesse che la marina mercantile fiorisca: se è così, egli non deve opporsi alla inchiesta. È vano l'affermare che l'inchiesta è inutile, perchè essa non potrà dire più di quello che ha manifestato la Congregazione di Camogli; la quale già espose i rimedi che occorrono alla marina mercantile. Le cose

SESSIONE DEL 1880-81 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 23 FEBBRAIO 1881

sono ormai note, e non vi ha bisogno d'inchiesta.

A questa proposta, in apparenza modesta, io rispondo che lo scopo dell'inchiesta fu già manifestato con dottrina e chiarezza incomparabile dal Deputato Boselli nell'altro ramo del Parlamento; che giova verificare l'estensione dei mali e dei danni della marina mercantile; addeentrare le cause che li han prodotti; esaminare la natura di queste cagioni; e vedere in ultimo a chi spetta la responsabilità di tutti codesti fatti. Altrimenti non è possibile che il Governo paghi l'errore volontario dei cittadini che non si preoccuparono dell'avvenire nella lieta fortuna.

Il Governo deve venire in aiuto, senza dubbio, dei bisogni nazionali; il Governo deve rafforzare l'azione privata nelle grandi imprese di pubblica utilità, quando le forze private non possono raggiungere lo scopo. Ma oltre questo salutare indirizzo, l'azione del Governo sarebbe un male peggiore.

Se dunque l'inchiesta ci darà questo solo risultato, converrà sempre benedire l'inchiesta e il patriottismo di coloro che la proposero. Dopo ciò, tengo per fermo che il mio amico e collega Pescetto voterà con animo tranquillo il progetto di legge che discutiamo.

PRESIDENTE. Il signor Senatore Majorana-Calatabiano ha facoltà di parlare.

Senatore MAJORANA-CALATABIANO. Intendevo non prender parte a questa discussione, imperocchè l'indirizzo tenuto dal Ministero, saviamente seguito dall'Ufficio Centrale, eliminava qualunque sospetto d'influenza di concetti, orgogliosamente detti pratici, ma realmente teorici, e della peggiore teoria, di quella cioè che non trova base nella natura delle cose, il seguire i quali sarebbe il preludio di mutamento *in pejus* dell'indirizzo, in fatto di cose economiche.

Io non mi sarei opposto, nè mi oppongo, all'inchiesta. Si cerca la luce, e veramente vi hanno dei fatti che non sono abbastanza in luce. Si vuol dissipare l'equivoco; ci sono degli apprezzamenti esagerati sull'indole e la gravità del male; differenti opinioni sulle sue cause; nessun accordo sui rimedi; e molto meno sulla loro efficacia. Quindi, salvo che dovessero prevalere non che giudizi e sentimenti di minoranza, ma giudizi e sentimenti d'interessi che certo non sono quelli della generalità; salvo

che cotesti giudizi, sentimenti ed interessi dovessero essere elevati in legge senza veruno studio, e dirò anche senza veruna valutazione degli effetti finanziari, economici, e lontanamente anche sociali; salvo, ripeto, che si accennasse ad un caso somigliante, mi pare che lo studio - se qualche volta potè essere necessario - è proprio indispensabile nella questione presente.

E rispetto allo studio, io premetto e riconosco che vi hanno elementi e documenti già raccolti e concludentissimi delle pubbliche amministrazioni, e specialmente del Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio, sovra alcuni argomenti dei quali deve occuparsi l'inchiesta. Ma cotesti elementi e documenti non sono ordinati in modo che possano chiarire, senz'altra indagine, i rapporti di cause ed effetti, e l'opportunità dei rimedi.

Nulladimeno i materiali esistenti vogliono essere raccolti in relazione agli ulteriori lavori dell'inchiesta, e più tardi a quelli del Governo e del Parlamento. Onde gioverà vedere ordinate allo scopo dell'inchiesta le notizie sul naviglio, distinto in piccole, mezzane e grosse navi, in legno, in ferro e in acciaio, a vapore e a vela; le notizie sulle costruzioni navali, così riguardo ai materiali di costruzione, come riguardo al lavoro, in quanto l'uno e gli altri sieno essenzialmente nazionali. E poichè, a parte del caso ben raro di adoperare nei nostri cantieri dei lavoranti stranieri, del che è pur bene aver notizie, havvi quello frequentissimo di doverci valere, nelle costruzioni eseguite da lavoranti e nei cantieri italiani, di alcuni materiali che fornisce l'industria straniera; così è bene che ciò si conosca, e si sappia in quale proporzione stia il materiale straniero col nazionale.

In quanto poi alla navigazione, occorre sia messo in rilievo il tonnellaggio potenziale delle navi in confronto a quello dei trasporti effettivamente eseguiti, distinguendo la parte che si riferisce all'estero da quella all'interno, così per le esportazioni come per le importazioni e i trasporti, notando la parte dovuta al naviglio straniero e quella condotta dal nazionale. precisamente per ciò che si riferisce al cabotaggio, chè è un interesse gravissimo.

E se per siffatti obbietti è un lavoro di critica e di compilazione quello dell'inchiesta, è suo più grave compito quello di riferire sulla

importanza del naviglio nazionale così per la somma del capitale investito nelle costruzioni navali e nella navigazione, come per la sua distribuzione e pel costo; altrettanto occorre sapere pel lavoro e per i salari, non obliando di tener conto dell'importanza che il numero e la qualità dei comandanti e dei marinai ha e deve avere sulla marina militare. L'importanza del naviglio va considerata anche nei suoi effetti utili per i costruttori e gli armatori, quali effetti vogliono essere conosciuti in confronto agli oneri, ai rischi e alle tendenze in bene o in male.

Ma le industrie marittime, guardate dall'aspetto nazionale, sono meno mezzo a sè stesse, che al fine della prosperità e del progresso delle altre industrie, delle quali propriamente vive la grande maggioranza del paese. Onde è bene che si veda quale influenza abbia sulla produzione del paese, così per il trasporto delle materie grezze e di quelle trasformate in senso di importazione e di esportazione, come per trasporto di ogni maniera di prodotti mediante il cabotaggio; si vegga ben pure l'influenza delle industrie marittime sullo sviluppo del commercio, e sul miglioramento delle condizioni della consumazione.

E poichè si ha di mira non che di conservare al paese, ma anche di promuovere le industrie marittime, è indispensabile che l'inchiesta metta in evidenza le cause permanenti, o meglio naturali, che la favoriscano o la deprimano, ovvero che ne costituiscano l'ostacolo. Allora si apprezzerà meglio se sia in potere dell'uomo, del paese, dello Stato, di distruggere o almeno di modificare gli ostacoli. E rispetto al bisogno di far concorrenza allo straniero, ostacoli naturali ve ne hanno parecchi, come ha accennato l'onorevole Senatore Rossi; citerò anch'io la scarsità del ferro e il difetto di buono ed economico carbone.

Dopo lo studio delle cause naturali, ha posto importante quello delle cause economiche. Così potrà apprezzarsi fino a qual punto le nostre condizioni della produzione rispetto alle forze, e soprattutto al capitale e al terreno, e rispetto alle applicazioni, cioè alle industrie agricole, manifatturiere e commercianti, e precipuamente rispetto ai consumi, abbiano influenza sullo sviluppo delle industrie marittime. E qui è acconcio trattare della maggiore o minore attitudine del-

l'Italia a seguire con buon successo la trasformazione dell'industria delle piccole nelle grandi navi; della vela, nel vapore; del legno, nel ferro e nell'acciaio.

Vogliono soprattutto essere studiati gli ostacoli amministrativi. E qui, all'inchiesta si apre il campo in cui può molto osservare, e in alcuni punti tutte le opinioni potranno mostrarvisi d'accordo. Qui mi unisco a quegli onorevoli Colleghi che deplorano le difficoltà, le molestie che incontra nei nostri porti il naviglio, le quali, precisamente pel tempo che si fa consumare pel disbrigo del carico e dello scarico, lo mettono in notevole inferiorità rispetto agli stranieri, e segnatamente ai nostri più potenti vicini.

Deploro ancora il regime delle tasse in generale e deploro un altro ostacolo artificiale, che non so come dall'onorevole Rossi si sia voluto attribuire ad un sintomo dei liberisti in materie economiche, mentre secondo me è stato da loro costantemente combattuto. Cotest'ostacolo potentissimo, è il corso forzoso; invero, se il grosso degli affari che alimentano le industrie marittime è di carattere internazionale, nessuno potrà negare che l'esistenza del corso forzoso sia stata una grande difficoltà al progresso, e ne sia stata anzi una delle cause di decadenza.

Un'altra considerazione assai più grave non è a dimenticarsi. Nell'altro ramo del Parlamento ed in questo, a proposito del progetto che si discute, fu accennato all'ultimo fine cui mirano i reclami nell'interesse delle industrie marittime, cioè all'intervento dello Stato spendendo, premiando.

Ora, il premio potrebbe darsi in ragione della costruzione, in ragione della navigazione, o anche in ragione dell'una e dell'altra.

Il premio potrebbe essere mediante esenzioni d'imposte che altre industrie devono continuare a pagare. Non parlo delle tasse speciali, cioè propriamente marittime, sieno consolari, sieno di ancoraggio, sulla soppressione delle quali tutti siamo d'accordo.

Il premio potrebbe essere sotto forma di credito. Il credito naturalmente non è un concetto astratto, malgrado che si riveli in una forma d'ordine puramente morale; esso deve risolvere in qualche cosa che abbia forme materiali o valore, in prestito cioè senza o con minore interesse, o almeno in garanzia dello

SESSIONE DEL 1880-81 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 23 FEBBRAIO 1881

Stato ove esso voglia mettere il proprio credito anche a servizio della vita, dello svolgimento, del progresso di queste date industrie.

E tutti cotesti modi, sempre, direttamente o indirettamente si risolveranno in un abbandono da parte dello Stato di una porzione dei suoi redditi, o in una diminuzione dei maggiori redditi futuri, o in oneri visibili sul bilancio, o infine in aggravio pel minor pregio del credito pubblico, il che significa collocamento dei fondi a saggio più oneroso o anche meno proficuo.

Tutto ciò è di grandissima gravità sotto ogni riguardo. E poichè ha da seguire un'inchiesta, essa ci potrebbe dire se il liberismo da noi sia tale e tanto che non abbiamo, a lato di fatti realmente liberali, altri fatti di vincoli ed ingerenze che possano essere stati cause di perturbazione alle industrie marittime.

Quantunque le sovvenzioni alla navigazione a vapore sieno un corrispettivo di servizi imposti alle Compagnie, pure l'indole di premio indiretto alla costruzione e alla navigazione potrebbe tuttavia trovarvisi.

L'inchiesta, secondo me, dovrà risolvere un punto gravissimo, se cioè coll'alimentare e fare sviluppare la nostra marina principalmente anzi esclusivamente in un senso, cioè nella forma a vapore, non siasi, per necessità di cose, per ciò stesso, depressa la marina a vela.

Ove questo fatto fosse una realtà, perchè, domando io, prima di studiare rimedi artificiali per far risorgere un ramo d'industria destinata a lento deperimento, ma sicuramente a sempre più circoscritti uffici, a causa della sempre crescente sostituzione del ferro e del vapore, non dobbiamo noi cercare di diminuire gli ostacoli artificiali, molto più se questi sono alimentati dal denaro del contribuente?

Se l'inchiesta potesse chiarire che codesti ostacoli in alcune regioni d'Italia hanno avuto funesti effetti, difficilmente si potrebbe venire alla conseguenza che essi abbiano, non che a sussistere, a farsi ancor più intensi per l'avvenire.

Di più l'inchiesta deve mirare ad un altro oggetto, come ho osservato: le industrie marittime, nell'economia generale d'Italia, sono principalmente per se stesse un mezzo e non uno scopo.

Gli industriali e lavoranti sono scopo a se stessi; ma, quando le loro produzioni si con-

siderano quali parte delle utilità o delle ricchezze nazionali, allora non va presa di mira la prosperità di quelle industrie in se stesse, ma per i suoi effetti utili, in quanto si riversino su tutta la produzione del paese, sulla maggiore attività commerciale, sul miglioramento delle condizioni del consumo.

E poichè si ha da fare l'inchiesta, non è male di vedere se questi dati obbietti di ordine indiscutibilmente economico e generale, si sieno avvantaggiati, se non più, almeno sufficientemente, mercè la spesa dei premi accordati sotto forma di sovvenzione.

Ma ove talvolta, per esempio, i noli si fossero tenuti ad un prezzo elevato; ove in certe contrade anzi si fossero elevati di più, profittando della frenata concorrenza dei velieri nazionali, forse anche depressi per la concorrenza nel cabotaggio o nei vicini porti di Malta e di Trieste, dai vapori sovvenzionati; ove le sovvenzioni servissero di ostacolo alla navigazione straniera, la quale, quando fa utile concorrenza nel senso di migliorare le condizioni della produzione, del commercio e del consumo, riesce, pur non volendolo, pur essendo egoistica, giovevole a tutta l'economia del paese; ove in conclusione il vantaggio sperato dall'impiego dei fondi dello Stato risulti, per le prove fatte, assai lieve, inferiore al costo e controbilanciato da danni alle industrie libere analoghe, allora si avrà la prova, anche di fatto, che il sistema delle ingerenze sotto forma di sussidi è assai contestabile, perfino dal riguardo dell'economia nazionale.

Invero, col fatto noi vediamo che, finchè vi ha un concorrente da rimuovere, le tariffe dei noli marittimi, intorno alle quali è lasciata alle Compagnie di navigazione sussidiata molta latitudine, si abbassano; ma appena il concorrente è debellato o si allontana, si elevano con grave danno dei disgraziati produttori, e non anche dei produttori agricoli, ma con danno solo dei produttori manifatturieri, del commerciante, e sopra tutto poi del consumatore.

Non assistiamo noi infatti allo spettacolo incredibile, ma vero, che in Italia da un punto all'altro della penisola non si può avere il trasporto di un quintale di merci che abbia il valore di non molte lire, senza che questo valore sia raddoppiato, se non triplicato, per la spesa delle commissioni, dei trasbordi e soprattutto dei noli?

Se ciò è vero, è bene che l'inchiesta chiarisca questi fatti, e ci dica se della spesa che si fa a titolo di aiuto e di sussidio, il paese abbia ricavato un vantaggio corrispondente; se essa abbia o no agito come vincolo od ostacolo alla concorrenza, se abbia danneggiato o favorito principalmente la produzione agricola, secondariamente la produzione industriale, e soprattutto le condizioni del commercio e del consumo.

Ma è bene si noti fin da ora come in alcuni porti italiani si debba ricorrere ai vapori stranieri, perchè esigono prezzi sovente più miti di quelli delle nostre Compagnie sovvenzionate. Esse, nei porti italiani, solo che fossero più discrete e più attive, nei noli e nel servizio, potrebbero rendere impossibile la concorrenza straniera, e l'economia del paese se ne avvantaggerebbe di più, precipuamente per il cabotaggio e per i porti di Malta e di Trieste, e per le esportazioni anche nei viaggi di lungo corso.

Ma allo stato delle cose gli effetti delle ingerenze, invece di dare, come sperano i protezionisti, vita e progresso alle industrie marittime, sono stati contrari. Le sovvenzioni sono servite talora come *sine cura* per salvare le spese ed incoraggiare l'inerzia.

Io sentiva lamentare che taluna delle nostre Società di navigazione, che hanno intrapreso a loro cura e spesa l'alta navigazione, vive a disagio; e lo credo benissimo. Ma se la sua vita non è essenziale a taluno dei grandi servizi pubblici, si vorrebbe assicurarla col danno del contribuente? In questo caso quale sarebbe l'utile rispetto alla spesa? Quali sarebbero le ulteriori conseguenze rispetto ad un possibile risveglio dell'attività privata e dell'associazione dei capitali? Quali gli effetti in danno di altre Società di navigazione, sien anche di cabotaggio, quale il danno e l'ingiustizia alle finanze e alle altre industrie? Queste ed altre cose ancora io ritengo che l'inchiesta dovrebbe chiarire.

Ma vi sono, dicesi, altri ostacoli alla vita e al progresso delle industrie marittime: gli ostacoli internazionali. A me duole che gli altri colleghi dell'on. Ministro della Marina l'abbiano lasciato solo a rispondere di cose che non entrano veramente nelle sue attribuzioni; l'argomento è per sua natura complesso, e non posso toglierne alcuna delle sue parti essenziali. Ab-

biamo ostacoli di carattere internazionale. Ma distinguiamo. Come non vi sarà potenza d'uomo, di paese o di Stato, la quale possa far diventare produttrice di ferro e di carbone l'Italia al modo di altri paesi privilegiati, per tale riguardo, dalla natura, così io ritengo che non vi sarà sacrificio di contribuente, il quale possa distruggere la concorrenza straniera, molto più uscendo dai nostri mari.

Quando l'egregio Senatore Rossi, accennando cifre che io non discuto, e che per l'argomento mio posso concedere sieno esatte, diceva che l'Italia rispetto al tonnello mondiale negli affari del 1879 abbia rappresentato circa la 70^a parte, domando io, ove anche in fatto la proporzione fosse più favorevole a noi, come potrà credersi mai che, pure adottando principi e sistemi a noi impossibili oltrechè dannosi, ed attuando il cattivissimo istinto dell'imitazione, facendo cioè quello che mostra voler fare un paese vicino a noi, e nostro amico, il quale io ritengo che, se persiste in quel proposito, si metterà davvero in una assai cattiva via, che cosa potremo fare noi con i sussidi di 200 o 300 mila lire, quanto sarà l'ammontare dell'abbandono delle tasse dette marittime e di ancoraggio, per l'abolizione delle quali ci è stato anche il voto del Consiglio Superiore del Commercio; che potremo fare coi premi sotto forma di sovvenzione, e, se vuolsi pure, che faremo coi premi alla francese?

Crederemo sul serio di vincere a quel modo la concorrenza mondiale, di svolgere notevolmente le nostre industrie marittime, ed in armonia con le esigenze dell'economia della nazione e le finanze dello Stato?

Vi parrà ben fatto se artificialmente spingeremo noi i capitali italiani, i quali sono ben scarsi, all'indirizzo che prendono i capitali francesi, se stiamo alla nota che ha letto testè l'onorevole mio amico il Senatore Pescetto? Impegneremo i nostri costruttori e armatori a spendere decine e decine, anzi centinaia di milioni di lire, colla prospettiva di garantire loro il frutto del capitale e del lavoro? Ma un ventesimo, anzi un decimo di premio o di sussidio sulle spese di costruzione o di navigazione parrà a voi bastevole per vincere la concorrenza, anzi per resistere solo al primo urto della concorrenza del naviglio forestiero? Ove mancano le condizioni naturali e sociali, gli

stimoli artificiali non valgono a far nascere o prosperare la vita.

Le industrie marittime più delle altre hanno bisogno di libertà. Ogni offesa a questo principio si risolve in un aumento di ostacoli, nonchè nei rapporti internazionali, nei medesimi rapporti dell'economia nazionale.

La concorrenza internazionale, finchè si svolge nel campo della libertà e della giustizia, non è mai nocevole ad alcuno.

Il nostro naviglio non potrà mai a mezzo di premi vincere la concorrenza delle altre nazioni. A noi occorre mettere a profitto tutte le condizioni favorevoli; l'indole e la capacità dei nostri marinai, la loro frugalità, la mitezza dei salari, la posizione geografica, la tradizione. Ma dobbiamo accontentarci di vivere e di progredire lentamente, ma naturalmente e sicuramente; non agognare trionfali concorrenze e primati impossibili.

Del resto, ove nel commercio d'importazione ed esportazione dei nostri prodotti o del cabotaggio, l'industria italiana si trovasse in condizioni estremamente inferiori non solo, ma estremamente viziose in faccia all'industria straniera, ove in casa propria non potesse sostenere la concorrenza (il che fortunatamente è esagerato), ciò vorrebbe dire, in ogni caso, che fosse manchevole qualunque previdenza e abilità nei nostri costruttori e armatori, il che evidentemente non è.

Però havvi una causa certa della relativa inferiorità, ed è nell'eccesso del tonnelloaggio potenziale rispetto a quello di carico; ma ciò deve influire nel senso di costringere a ridurre questa potenza in più vicino rapporto al bisogno e all'utilità delle costruzioni e della navigazione, ovvero ad utilizzare una parte maggiore della potenza di tonnelloaggio, scemando i noli a favore dell'industria e del commercio.

Quando l'opera del naviglio straniero concorre agli effetti utili per l'economia nazionale, io ritengo benefica la sua concorrenza. Così gli industriali, i produttori ed i consumatori si avvantaggeranno se non altro della sola presenza della bandiera, che avrà l'influenza di tener miti i noli, che è gran problema che si deve sciogliere nelle industrie marittime.

Parlando ancora degli ostacoli di carattere internazionale, noterò, se non sono male informato, che l'onorevole Ministro delle Finanze,

nell'altro ramo del Parlamento, affermò che il sistema dei premi è contrario allo spirito dei trattati. Ma se è così, invece di studiare e mettere in opera le rappresaglie, sospendiamo qualunque ragionamento nella materia dei premi; chè se al concetto che è un errore il propugnarli, si unisce il fatto che costituiscono una contravvenzione agli impegni internazionali, ciò proverà che vi sono altri mezzi di condurre a termini più miti i nostri vicini.

Il rimedio ai mali di carattere internazionale dev'essere il sagace accordo; e in ogni caso il mantenerci sempre dal lato della ragione. Evitiamo però lo sconcio di mostrare di voler rendere impossibile la concorrenza straniera, che fu e sarà grande salvaguardia del miglioramento delle industrie marittime, non solo rispetto ai loro fini economici generali, ma anche rispetto ai fini propri.

Tutto questo non esclude che se qualche cosa, la quale salvi i principî in quanto essi siano una realtà morale e sociale, non in quanto siano fisime, perchè principî allora non saranno; tutto questo non esclude, dico, che se qualche cosa sia compatibile coi fini della maggiore prosperità dell'industria italiana, anche negli importanti rami della marineria non abbia a mettersi in atto.

Il Governo, indipendentemente dall'inchiesta, non può, non deve trascurare quanto egli può fare fin d'ora. Per esempio, è pendente la legge sull'abolizione delle tasse marittime, è stata promessa quella sull'abolizione della tassa di ancoraggio, vi sono altre misure di carattere amministrativo, vi è il servizio dei porti, ecc., tutto ciò ed altro ancora si faccia, e non vi è bisogno di aspettare. In tale caso io non temerei che l'inchiesta ci facesse attendere gli ulteriori provvedimenti per un anno ancora o due. Io non credo che l'Italia possa avere la sventura d'immaginarsi superiore alla natura e alla civiltà sempre progrediente del mondo e con puntelli d'impossibili utili risultamenti voglia mettersi in una via falsa e perigliosa.

Ma coloro i quali non desiderano altro che provvedimenti rispondenti ai ben intesi principî e ai nostri interessi, costoro possono durare nella calma.

Il Governo conosce il suo dovere, e sa che non è sciolto dalla sua responsabilità solo perchè un'inchiesta si occupa di studiare l'opportunità

di straordinari rimedi. L'inchiesta farà il suo cammino, e le sue conclusioni saranno tanto più facilitate in quanto il Governo possa aiutarla, affrettando i provvedimenti che stanno in suo potere e nel suo dovere morale di compiere o promuovere.

PRESIDENTE. Il signor Senatore Alvisi ha la parola.

Senatore **ALVISI.** Io ho una sola risposta a dare all'onorevole Senatore De Cesare, il quale ha manifestato la sua sorpresa che io citassi l'Austria quale un buon esempio per dimostrare come i Governi possano creare, malgrado condizioni assai più difficili di quelle nelle quali versa l'Italia, una marina mercantile. Io ammetto che il Governo assoluto dell'Austria si sia ispirato a sentimenti tutt'altro che benevoli verso l'Italia nel fondare a Trieste un arsenale per costruire un naviglio a vapore; anzi fu precisamente in odio alle provincie italiane e al porto limitrofo di Venezia che si deve la costituzione della Società di navigazione del Lloyd austriaco. Però si deve confessare che anche il Governo austriaco, trasformato in costituzionale, ha continuato ad accrescere e a rendere potentissima la Società del Lloyd mediante larghissime sovvenzioni e provvide leggi di navigazione e di commercio. Sarebbe lo stesso, onorevole De Cesare, che si ripudiasse dagli Inglesi l'atto di navigazione della Regina Elisabetta e quello a Cromwell perchè emanati dal dispotismo di quei Governi! Io ho invocato la testimonianza d'un fatto bello e utile al Governo che lo compiva.

PRESIDENTE. Essendo desiderabile, per la continuazione di questa discussione, l'intervento del signor Ministro delle Finanze, e trovandosi il medesimo nella impossibilità di intervenire oggi in Senato, credo opportuno rinviare il seguito della discussione a domani.

Frattanto leggo al Senato due telegrammi che ho ricevuto testè, relativi agli uffici funebri da rendersi al compianto nostro Collega, l'illustre Malenchini.

Il Prefetto di Pisa mi telegrafa: « Funerali illustre Senatore Malenchini avranno luogo domani ore 2 pom. Salma sarà trasportata dalla Villa Badia dove morì, alla Chiesa di Colle Salvetti.

« Sabato mattina ore 10 salma per ferrovia

sarà trasportata a Livorno per essere sepolta in quel camposanto.

« Municipio di Livorno renderà onorisolenni ».

E dal suo canto il Municipio di Livorno mi telegrafa:

« Consiglio comunale stabili che onori funebri compianto Senatore Malenchini abbiano luogo sabato mattina ore 10 ant. »

Questi telegrammi valgano d'avviso a quei signori Senatori i quali vogliano intervenire alla funebre cerimonia.

Senatore **FINALI.** Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

Senatore **FINALI.** La morte ci ha rapito, improvvisamente, un Collega, il quale merita il compianto, non solo del Senato, ma dell'Italia tutta.

Vi sono per certo nomi che suonano più famosi di quello di Vincenzo Malenchini; ma se la fama e la gloria corrispondessero sempre alla grandezza ed alla costanza dei servigi resi alla patria, niun cittadino sarebbe in Italia più preclaro di lui, che alla patria consacrò tutta la vita, che la servì col forte consiglio e col braccio, che ebbe per essa lieve qualunque sacrificio, quasi fosse l'adempimento di un dovere.

Quindi io credo fare opera conveniente e degna, proponendo che il Senato pigli qualcuna delle deliberazioni, che esso suole, quando manca alla vita alcuno dei più illustri fra i suoi membri. E pur troppo queste perdite da alcun tempo in qua con desolante frequenza si succedono!

Il Senatore Vincenzo Malenchini venne a far parte di questa Assemblea allorchè la sua salute era affranta; e da quello che egli fu qui mal si potrebbe giudicare della sua attività ed operosità, eziandio nella vita parlamentare. Io ho avuto l'onore e la ventura di essere suo Collega, insieme con altri i quali veggo presenti in quest'Aula, nell'altro ramo del Parlamento; e conosco con quale assiduità e quanto zelo egli partecipasse ai lavori parlamentari, quando apparteneva alla Camera elettiva, nella quale ebbe la stima e l'affetto di tutti, e n'ebbe anche la dignità di questore.

Vincenzo Malenchini in questa medesima città di Roma, prima ancora del 1846, per amore di

patria, conobbe le segrete di Castel Sant'Angelo.

Nel 1848 esultò di poter scendere ad aperta guerra contro gli stranieri oppressori; e fu colla gioventù toscana nel glorioso campo di battaglia di Curtatone; e fra tanti valorosi fu valorosissimo.

Nel 1849, deposte le insegne di ufficiale, combattè semplice volontario nell'esercito sardo; e dopo la sciagura di Novara, allorchè vide che la stessa insegna di onore, già data a lui per la parte presa nella guerra di redenzione della patria, era conferita dal principe indegno del favore popolare, che ne avea rimesso in piedi il trono, ai duci dell'esercito austriaco, rimandò sdegnoso e non senza pericolo la ricevuta decorazione; e, se non solo, fu dei pochissimi a far quest'atto, che ne manifesta l'indole fiera e incontaminata.

Tutti coloro che vissero in Toscana, o la visitarono fra il 1849 e il '59, sanno che Vincenzo Malenchini aderiva, non solamente coll'animo, ma colle opere e coi sacrifici personali, a qualunque ardimento patriottico, e che egli era generoso di soccorso a qualsivoglia sventura.

Nel 1859 egli prese parte di nuovo alla guerra per l'indipendenza nel Reggimento degli Appennini, in gran parte raccolto per sua cura, e messo su a sue spese. Ma dall'armi fu chiamato ad alto ufficio politico. Voto universale non potrebbe essere più concorde di quel che fosse la pubblica opinione nel volere lui fra i tre, che formarono il Governo provvisorio di Toscana. Il suo nome, che significava fede nel futuro Re d'Italia, era anche una garanzia per gli uomini più ardenti del partito popolare.

Dal Governo tornò al campo; e nell'Emilia stette al fianco del generale Garibaldi, allora duce supremo dell'esercito toscano. È per lui un titolo di lode, di cui ogni Italiano deve professargli gratitudine, l'essere stato vincolo di concordia fra Luigi Carlo Farini e Giuseppe Garibaldi; ma pochi sanno quanti attriti sieno stati per suo merito evitati, e come contribuisse a ritardare e rendere innocua fra quei due insigni uomini una rottura, la quale avrebbe potuto essere funesta per l'Italia.

Nel 1860 l'aiuto pecuniario, che egli diede alla magnanima spedizione dei Mille, fu superiore alla generosità di privata persona. Vi impegnò quasi intero il patrimonio. E non

tardò a raggiungere i Mille colla seconda spedizione, che il generale Medici capitano, ed alla battaglia sanguinosa ed aspra di Milazzo, imperterrito in mezzo alla mischia, confermò l'antica fama di valoroso.

Nello stesso grado di colonnello, che aveva avuto nella campagna meridionale, e al solito senza stipendi, fece col generale Bixio, altro prode indimenticabile, la guerra per la liberazione della Venezia: conchiusa la pace, rimase in disponibilità, e figura nell'Annuario militare a capo dei colonnelli dell'esercito nazionale.

Non parlerò delle amicizie che ebbe con persone illustri ancora viventi; citerò soltanto due grandi trapassati, che lo onorarono d'amicizia cordiale, Massimo D'Azeglio e Luigi Carlo Farini. Anche Vittorio Emanuele, il più grande di tutti, il Re liberatore, avea per lui molta benevolenza.

Quest'uomo dunque merita, secondo me, che il Senato deliberi di volere essere rappresentato ai funerali, che il Municipio di Livorno solennemente gli appresta.

È non inutile insegnamento che si dà ai vivi colle onoranze che si rendono ai defunti; specialmente quando questi vivendo non chiesero premî, e nascosero le loro virtù e i loro sacrifici sotto una grande modestia.

Io non faccio speciale proposta, e mi rimetterò alla Presidenza, circa il modo più conveniente di adempiere al voto del Senato.

(Bene, bravissimo).

PRESIDENTE. Tengo per certo che il Senato sia unanime coi sensi e colla proposta del signor Senatore Finali; ma, come il solito, la Presidenza anche in questa circostanza desidera che il Senato stesso voglia indicare di quanti membri debba essere composta la Commissione che deve recarsi a Livorno per il mesto ufficio di cui si tratta.

Prego adunque il signor Senatore Finali, che ha così egregiamente ricordato le virtù e i meriti dell'ottimo Malenchini, di voler esprimere concretamente il suo voto in proposito.

Senatore FINALI. Io ringrazio il signor Presidente della deferenza che usa verso di me; ma debbo dire che non saprei veramente indicare il numero dei membri che dovranno comporre questa Commissione. Del resto, il numero per me è indifferente; mi basta che il Senato sia rappresentato.

La Presidenza sa benissimo quale in simili circostanze sia stato il numero dei Senatori che furono chiamati a comporre le Commissioni. Parmi che se la Commissione si componesse di tre o di cinque, potrebbe essere sufficiente.

Io spero d'altra parte che a Livorno questa rappresentanza del Senato non si troverà sola ad assistere ai funerali del nostro Collega, ma che essa sarà ingrossata da altri Senatori, che vorranno spontaneamente unirsi ad essa, in questa testimonianza di onore ad uomo tanto benemerito e compianto.

PRESIDENTE. La Presidenza è d'accordo che la Commissione abbia possibilmente ad essere

non minore di cinque Senatori. Il signor Senatore Finali vorrà essere uno dei membri della Commissione. Gli altri Commissari, se nessuno li indica, verranno designati dalla Presidenza, che darà comunicazione al Senato dei loro nomi nella seduta di domani.

Leggo ora l'ordine del giorno per la tornata di domani:

Alle ore due. Seguito della discussione sul progetto di legge per un'inchiesta sulle presenti condizioni della marina mercantile.

La seduta è sciolta (ore 5 3/4).