

LVI.

TORNATA DEL 24 FEBBRAIO 1881

Presidenza del Presidente TECCHIO.

SOMMARIO. — *Seguito della discussione del progetto di legge per un'inchiesta sulle presenti condizioni della marina mercantile — Considerazioni dei Senatori Corsi L., Caracciolo Di Bella, Giovanola, Relatore, Pescetto, Rossi A., Alvisi, De Cesare, Majorana-Calatabiano e dei Ministri delle Finanze, della Marina e d'Agricoltura, Industria e Commercio — Chiusura della discussione generale — Approvazione degli articoli del progetto — Annunzio d'interpellanza del Senatore Majorana-Calatabiano al Ministro de' Lavori Pubblici sugli orari e sulle tariffe delle ferrovie — Partecipazione della nomina della Deputazione per i funerali del Senatore Malenchini — Aggiornamento delle tornate a nuovo avviso.*

La seduta è aperta alle ore 2 3/4.

Sono presenti i Ministri delle Finanze, della Marina e di Agricoltura, Industria e Commercio.

Il Senatore, *Segretario*, VERGA dà lettura del processo verbale dell'ultima tornata, il quale è approvato.

Seguito della discussione del progetto di legge n. 78.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del progetto di legge per una inchiesta sulle presenti condizioni della marina mercantile.

È iscritto per il primo l'onor. Senatore Caracciolo di Bella, ma non essendo egli presente, do la parola all'altro iscritto, che è il Senatore Corsi Luigi.

Senatore CORSI L. Io veramente non aveva ieri l'intenzione di parlare su questa questione dell'inchiesta sulle condizioni della marina mercantile, perchè credevo che non avrebbe sollevato un'importante discussione. Ma poichè alcuni onorevoli nostri Colleghi mossero delle opposizioni al progetto di legge che stiamo discutendo, io domanderò al Senato il permesso di dire qualche parola onde invitarlo ad acco-

gliarlo favorevolmente. Io debbo dichiarare altresì che appartengo ad un paese della Liguria dove il mare è considerato come la più grande risorsa della popolazione, la vita di quelle contrade; e quindi qualunque abitante di quella parte d'Italia, sia o no estraneo alla marina, ha sempre un senso pratico delle cose di mare; e di quelle s'interessa assaissimo e con discernimento.

In conseguenza di ciò io posso accertare i miei Colleghi che in quei paesi, zona ligure, è desideratissima l'inchiesta, e molti di quegli abitanti credono che sia necessaria; e dico necessaria, poichè fino ad ora a nessuno è riuscito di presentare un progetto che valga in qualche modo a temperare la disgraziata crisi che flagella la marina mercantile.

Io non seguirò gli onorevoli miei Colleghi che hanno certamente con molta dottrina parlato di scienza economica, di libero scambio, e di fatti succeduti in paesi a noi vicini a riguardo della marineria mercantile.

Mentre riconosco che sia opportuno talvolta che queste dottrine siano sviluppate, non credo però che sia il caso di parlare in questa questione di libero scambio e di altre questioni economiche; ma giudico si tratti soltanto di sapere se la proposta inchiesta sia utile o no; nel caso in cui venisse provato che essa non

sia utile, che essa sia di danno alla nazione ed agli interessi privati, io sarò il primo a dire che non si faccia; ma io porto opinione che se questa inchiesta al postutto non produrrà alcun risultato soddisfacente, non farà certamente danno ad alcuno.

Si dice che essa richiederà quattro mesi di tempo e forse più, giacchè anche altre inchieste sono state prorogate nei primitivi termini: io ne convengo; anzi ammetterò *a priori* che si richieda per questa un intero anno di tempo; ma non credo che questo ritardo, nelle circostanze attuali, possa recare un danno agli interessi dello Stato, od a quelli della marineria, dal momento in cui nessuno degli oppositori ci presenta un progetto concreto, onde poter sollevare la nostra marineria mercantile dal decadimento nel quale si trova; dal momento, ripeto, che questo progetto non ci viene presentato, tanto vale trarre partito dal tempo che si perderebbe inoperosamente, e procedere alla proposta inchiesta.

D'altronde si sa che presso i Governi costituzionali qualsiasi progetto legislativo è esposto a remore, insite al sistema parlamentare.

A mio avviso, la questione sul miglioramento della marineria mercantile non è mica una cambiale a termine, a cui sia dopo provvedere a scadenza fissa, non è un torrente che rompa gli argini e a cui bisogna riparare immediatamente. Per sollevare la nostra marineria dalle angustie che la opprimono è d'uopo che si facciano studî, che si indaghino minutamente le cagioni del suo decadimento, e che si conosca la vera causa dello scoraggiamento che ha invaso la classe marittima; pertanto io reputo necessario un discreto lasso di tempo pel conseguimento di questo scopo.

Io quindi riduco la questione a semplicissimi termini e dico: questa inchiesta produrrà danni?

Nessuno vorrà, mi lusingo, affermarlo.

Dunque, perchè la si combatte? Abbiamo forse qualche nemico alle spalle che ci flagelli? che ci impedisca di occuparci degli interessi della nostra marineria?

Gli onorevoli oppositori non ci danno un progetto concreto che giovi efficacemente alle industrie nostre marittime e che formano una gran parte della ricchezza nazionale; cionullameno è necessario che il Parlamento e il Governo provvedano all'emergente.

Il Senatore Rossi affermò che non vi può essere nazione ricca senza una buona marina mercantile; non avendo noi adunque un progetto che miri a tale intento, studiamo almeno il modo per ottenerlo deliberando l'inchiesta.

Tutte le questioni di economia politica siano lasciate pel momento in disparte, occupiamoci ora di un provvedimento più urgente quale è quello dell'inchiesta.

Si disse da taluni che le condizioni del naviglio mercantile italiano sono deplorable, che questo è esuberante ai bisogni del paese; ma io penso che in cosiffatte notizie siano delle esagerazioni non lievi, o per lo meno io ho fede nel risorgimento della nostra marineria; e se questa non ne toccherà l'apice, pure è mio avviso che risorgerà, perchè i popoli che seguono le vie della virtù e che amano il lavoro, non periscono. Taluni invece temono non possa più risorgere la nostra marina. Dicevano essi: La vita dei legni a vela, dei bastimenti in legno è finita! Pure alcuni valenti armatori, che costruirono più di venti grosse navi in parecchi anni, mi dicevano: Non ha molto tempo noi abbiamo perduta la fiducia nelle costruzioni marittime, e siamo scoraggiati, perchè non troviamo più tutti quei numerosi caratisti che in altri tempi ci aiutavano coi loro capitali. Gli armatori per ordinario, come sanno gli onor. miei Colleghi, costruiscono dei bastimenti col mezzo d'azioni o di carati che ricevono da piccoli speculatori che non hanno il mezzo di costruirli essi stessi a tutte loro spese; e terminavano col dire: Finchè non riacquisteremo il concorso fiducioso dei caratisti, noi avremo tarpate le ali per proseguire nelle nostre industrie.

Noi tuttavia speriamo ancora, mi soggiungevano; noi non avremo dei cantieri fiorenti come una volta, ma abbiamo fede che si risorgerà. E uno di questi armatori aggiungeva, che fra due o tre mesi avrebbe provato nuovamente a rimettere in cantiere qualche grossa nave.

Del resto, se la marineria mercantile italiana attraversa presentemente una tremenda crisi, tuttavia anche le altre nazioni non sono mica in condizioni migliori delle nostre; anch'esse attraversano la stessa crisi. Dirò qui dei piroscafi inglesi i quali ne soffrono una gravissima. A Newcastle, a Shields, e in altri porti dell'Inghilterra, molti piroscafi inglesi non trovano noli; e talvolta si vedono obbligati a prendere

un nolo qualunque, anche a costo di rimetterci, perchè i loro azionisti gridano, si lamentano di troppo miti guadagni; talvolta trovano appena il nolo sufficiente per pagare le spese del viaggio.

È possibile comprare dei vapori nuovi a un quarto di meno del loro costo originario, perchè anche colà i piroscafi e i velieri sono in sovrabbondanza; in somma si difetta dei noli che in altri tempi si trovavano esuberantemente. Quindi anche i piroscafi inglesi si trovano dinanzi ad una crisi, o incipiente o sull'orizzonte, epperò, a mio avviso, non ci è da disperare. Io vorrei ancora che l'inchiesta avesse luogo, perchè da essa attingerebbero conforto gli sfiduciati, e il Parlamento e il Governo sarebbero messi in grado di provvedere con efficacia alle sofferenze della nostra marineria.

Vi è inoltre la questione dei velieri. V'ha chi dice: Il bastimento a vela non farà più nulla. Se noi osserviamo invece la statistica pubblicata per cura del Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio, noi vediamo che nei principali porti dello Stato, ed anche in alcuni secondari, affluiscono tuttora delle centinaia di legni a vela sotto bandiera estera, specialmente sotto bandiera inglese.

Nel solo porto di Genova, durante il 1879, approdarono 360 legni a vela di diverse bandiere estere; a Napoli velieri esteri, nel 1879, n. 271; a Venezia, 617, e così di seguito, talchè io credo che gli approdi dei velieri esteri nei porti italiani, per ogni singolo anno, sia di 2000 e più.

Ora, perchè non potremo noi trovare il modo che i velieri italiani facciano una strenua concorrenza ai 2000 velieri stranieri e compiano essi i trasporti eseguiti da questi?

Quindi per questo rispetto si avrebbe un largo campo di operazione per sollevare la nostra marina; e l'inchiesta potrà esaminare il vero stato delle cose e suggerirci i mezzi opportuni per migliorarlo.

Ma si dirà: un'inchiesta la può fare il Governo da sè. D'accordo: il Ministero può farla; ma in qual modo potrà egli eseguirla? Per mezzo di corrispondenze burocratiche, o per mezzo di ispettori.

In questo secondo caso ci vorrebbero almeno otto o dieci ispettori che percorressero contemporaneamente la grande estensione delle

nostre coste marittime, e si finirebbe per ottenere tanti pareri diversi e fra loro discordi.

D'altronde, le industrie e i commerci di alcuni compartimenti marittimi sono affatto diversi per natura e per importanza da quelli di altri compartimenti, perciò è necessario che una sia la Commissione inquirente in tutti i compartimenti marittimi dello Stato da Ventimiglia a Capo Passaro e da questo a Venezia.

È d'uopo che tale Commissione composta delle stesse persone possa farsi un criterio esatto delle condizioni nelle quali si trova la marineria mercantile, e che si proponga un numero di questioni più limitato che sia possibile, in modo però da poter conoscere le cagioni del decadimento della stessa marineria, e i bisogni ai quali il potere legislativo dovrebbe provvedere; un'inchiesta eseguita dagli stessi uomini nei diversi porti d'Italia sui commerci e sulle industrie marittime riuscirà indubbiamente proficua agli interessi della nazione.

Alcuni impiegati, talvolta, quantunque uomini distintissimi e laboriosi, o temono di contrariare le mire del Governo, o non si vogliono dare la pena di vedere da vicino gl'interessi particolari degli individui, che ricorrono al Governo. Per loro questi interessi, che non sono dello Stato non hanno importanza grave. Inoltre l'impiegato governativo deve attendere ad altre occupazioni per servizio dello Stato, ed anche per questa considerazione io tengo per fermo che l'inchiesta, come è proposta, riuscirà a bene.

Non riuscendo di qualche utilità, noi avremmo perduto 20 o 30 mila lire che nel baratro del nostro bilancio non lasceranno una sensibile impronta.

Io prego pertanto il Senato di voler accogliere il progetto di legge che ci occupa da due giorni; esso è diretto allo scopo di cercare le cause di una crisi che rovina, oltre gl'interessi marittimi propriamente detti, anche tutti gli interessi affini, le industrie marittime, e infine tutti quegli svariati commerci che si estendono ben oltre la riva del mare.

Perfino i contadini, in Liguria, allorquando mancano di lavoro, vanno a cercarne attorno ai porti, sulle navi, o nei cantieri, che ora sventuratamente sono deserti.

Io spero che la crisi che travaglia oggi la

marineria mercantile cesserà, o quanto meno scemerà d'intensità.

Noi non dobbiamo disperare delle nostre forze; le crisi talvolta si assomigliano ai mali fisici che tormentano l'umanità: compaiono all'improvviso, e non si dileguano senza le cure e i rimedi del medico: spetta al Governo e al Parlamento di promuovere studi e lavori opportuni onde scongiurare la crisi di cui si tratta. Parmi abbia detto l'onor. Senatore Pescetto nel suo discorso di ieri, che questo progetto di legge, sorto l'anno scorso per la iniziativa dell'altro ramo del Parlamento, lasci molte lacune e sia insufficiente a sovvenire al grave disastro, cui soggiace oggidì la nostra marina mercantile. Nulladimeno, se manchevole può sembrare a taluno questa proposta di legge, credo che non riuscirà affatto inutile, e saggiamente, a mio avviso, opererà il Senato approvandola.

Se la proposta legge riuscirà infruttuosa, in tal caso avverrà di questa ciò che è avvenuto di altre inchieste, che non diedero grandi risultati. È però mio dovere di rammentare che talune inchieste, intorno all'esito delle quali scarsa fiducia si nutriva, hanno dato risultati soddisfacenti; nessuna però ha prodotto danni di sorta. Che tal sia di questa a noi ben giova sperare, pur ritenendo che è impossibile la perfezione alla umana fragilità.

Il progetto di legge di cui si tratta è di iniziativa parlamentare e fu firmato da 14 e più membri della Camera elettiva. Questo fatto confermerà al Senato che se i rappresentanti di 14 colleghi si decisero a questa iniziativa, essi non dubitavano che l'opinione pubblica non li sorreggesse nel compito per essi assunto, e mi lusingo che il Senato non si discosterà dalla medesima in questa circostanza.

Senatore CARACCILO DI BELLA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore CARACCILO DI BELLA. Io ho domandato la parola perchè la presenza dell'onorevole Ministro delle Finanze, e quella degli onorevoli Ministri di Agricoltura e Commercio e della Marina, m'invogliano a fare alcune brevi osservazioni per promuovere da essi dei chiarimenti, che credo di non piccola utilità nell'argomento che abbiamo alle mani.

Lo scadimento della nostra marineria mer-

cantile è un tal fatto che deve colpire di dolorosa meraviglia ogni Italiano amante della sua patria, non solo per la sua gravità, ma eziandio per la rapidità con cui si è manifestato in questi ultimi anni.

Dal terzo posto, che noi occupavamo tra le grandi nazioni marinaresche, siamo discesi in 5 o 6 anni al quinto o al sesto. Dopo l'Inghilterra, che rappresenta nel mondo commerciale marittimo la cifra enorme di 17 milioni di tonnellate, e dopo gli Stati Uniti che vengono subito dopo, e che non ne rappresentano che 4, dopo la Francia, la Germania e la Norvegia, viene l'Italia, la quale non figura che per un milione e 150 mila tonnellate nel movimento mercantile del mondo. Per ricuperare ciò che essa ha perduto in questi due anni dovrebbe avere 600 mila tonnellate di più di veliere e 300 mila di vaporiere; il che vuol dire un milione e 200 mila in tutto; perchè ognun sa che una tonnellata di bastimento a vapore vale per 3 di bastimento a vela.

In questi ultimi anni più di 50 mila persone rinunziarono, per mancanza di lavoro in Italia, alle arti marinaresche.

Un tale spettacolo non poteva lasciare indifferente un paese, il quale possiede così estese coste marittime, e ha dopo tutto due miliardi complessivi fra importazione ed esportazione, e memorie così splendide negli annali della navigazione e del commercio mondiale. E però il Governo e l'opinione pubblica se ne commossero; e credo non vi sia stato mai davanti al Parlamento italiano argomento che più degnamente abbia potuto attirare l'attenzione dei rappresentanti della nazione.

Io non intendo di trattare con ampiezza e con tutti i particolari necessari un tale argomento, perchè so di non essere in questo assai competente. Osservo solamente che il naviglio mercantile si potrebbe considerare sotto due aspetti. Si potrebbe considerare come un'industria traslocatrice e sussidiaria di tutte le altre, e come tale è l'indice, è la misura della prosperità nazionale, dell'organismo economico di una nazione, e come un'industria nautica per sé stante, la quale conferisce alla ricchezza generale di un paese in una circoscritta sfera di servizi industriali.

Considerando il naviglio mercantile sotto il primo punto di vista, si avvera questo fatto:

che il nostro materiale marittimo è grandemente superiore al bisogno dei nostri trasporti; credo che sia il triplo del bisogno che hanno i nostri trasporti marittimi. Le nostre industrie non hanno mestieri di grandi materie prime; la nostra agricoltura è lenta, è difettosa ne' suoi progressi; scarse sono le nostre esportazioni; quindi mancano i noli di uscita, onde nascono quelle grandi sofferenze e quei disagi che soffre da noi l'industria marinaresca.

Si disse da alcuni oratori a questo proposito: Per superare tal disuguaglianza, animate l'industria, accrescite la forza produttiva. Ma questo, o Signori, è un desiderio molto facile ad esprimersi, ma non egualmente facile, anzi, lungo e laborioso a soddisfare.

Agli istituti di tal genere fu ordinato il Ministero di Agricoltura e Commercio, che in lingua castigliana si chiama il Ministero del *fomento*, vale a dire dell'incoraggiamento, della vita, del moto. Forse troppo ristrette sono le attribuzioni date a questo Ministero in Italia; ed io mi accosto per questa parte all'opinione dell'egregio mio amico, il Senatore Alvisi, il quale esprimeva ieri l'opinione che l'incombenza della marineria mercantile dovrebbe piuttosto appartenere al Ministero di Agricoltura che a quello della Marina. Comprendo le relazioni che passano fra il Ministero della Marina da guerra col naviglio mercantile, anzi questo si può considerare come la base di quello; ma l'ordine in cui deve entrare un Ministro della Marina, che provvede al servizio militare marittimo, è un ordine tutto diverso da quello in cui deve entrare il Ministro di Agricoltura e Commercio.

Appartiene per altro la cura e la tutela degli interessi marittimi forse ancora più al Ministero degli Affari Esteri.

Alla nostra diplomazia commerciale debbono provvedere i nostri consoli, i nostri diplomatici, colla compilazione dei trattati commerciali e col vigilare alla loro osservanza; vi si deve provvedere colla tutela delle nostre colonie, coll'assistenza agli emigrati in paesi lontani, col promuovere anche al bisogno le fattorie, i depositi commerciali all'estero; insomma con tutto quel sistema di bene intesa tutela, con tutti quei mezzi che riescono ad acquistare una debita influenza all'estero, cui l'Italia deve attendere, avvegna che, a parer mio, non debba

arrogarsi una troppo grande preponderanza e abbandonarsi a troppo grandi aspirazioni su quel che riguarda le nostre relazioni colle potenze straniere.

Ora, se in luogo di questo vogliamo considerare la marina mercantile semplicemente come una industria navale, ciò è forse più pratico e più acconcio all'argomento che oggi è in discorso; poichè dopo tutto non bisogna farsi illusioni. L'organismo industriale di un paese non si forma nel volgere di pochi anni, nè può dipendere dall'azione immediata e diretta di un Governo. Essa è l'effetto del concorso di tante cause, le quali non si possono definire e delle quali bisogna aspettare l'effetto dal beneficio del tempo.

Però, considerando la marineria navale come un'industria verso di sè, essa apparisce con un carattere del tutto diverso: più che nazionale, essa è universale, è cosmopolita, si può fare da tutti e dappertutto! Si può fare in tutti i porti e con qualunque bandiera! Gli Italiani parevano specialmente adatti a quest'ufficio per la loro esperienza del mare, per la loro parsimonia e, finora almeno, anche per la loro onestà e per la fiducia che ispiravano ai commercianti e agli armatori.

Pur nondimeno la declinazione, come abbiamo detto, fu rapida e profonda. Le importazioni fatte per via di mare nei nostri porti nel 1878 con bandiera italiana rappresentano circa 2 milioni di lire; quelle fatte con bandiera estera 5 milioni.

Anche nel cabotaggio prevalgono i piroscafi. Nel medesimo anno sopra 17 milioni di tonnellate, 4 soli a vela, 13 a vapore. Il che pone senza dubbio il nostro naviglio in una condizione di inferiorità, perchè è noto di quanto la nostra navigazione a vapore sia impari al bisogno in confronto di quella delle altre nazioni.

Ora, queste notizie non sono certamente confortanti per la nostra nazione, e perciò è mestieri ad ogni costo adoperare che l'Italia possa sostenere la concorrenza per il commercio di approdo e di transito nei propri suoi porti.

Anche in questa parte io mi accosto all'opinione dell'onor. Senatore Alvisi, poichè egli disse come sarebbe stato utile cosa più che altro, date certe eventualità, imporre, come condizione di una maggior sovvenzione da con-

cedersi per avocatura alle Compagnie navali di eseguire il cabotaggio fra i porti del Regno.

Il decadimento della nostra marineria, come industria nautica, non solo rispetto al commercio ed ai porti marittimi, ma rispetto al commercio ed agli scali di tutti i mari, è il male maggiore che da noi presentemente si lamenta, e scopo dell'inchiesta deve essere appunto d'investigare le cause e di trovare i rimedi a siffatto danno.

Quanto alla definizione delle cause, credo che siamo tutti d'accordo.

Io ho letto con qualche attenzione tutti gli autori indicati in detta Relazione del Relatore della Giunta nell'altro ramo del Parlamento, l'onor. Boselli, e ho trovato che quasi tutte le indicazioni e gli apprezzamenti di queste cause sono gli stessi.

La sostituzione delle grosse navi alle piccole; delle costruzioni in ferro a quelle in legno; della navigazione a vapore a quella a vela, aggiuntovi il perfezionamento fattovi in Inghilterra coll'uso dell'elice; ciò ha generato una trasformazione nell'arte marinaresca, una trasformazione generale, e chi dice trasformazione dice sofferenza, disagio.

Negli Stati Uniti vi è abbondanza di carbone, vi è abbondanza di ferro, e ciò nondimeno, per il caro della mano d'opera, l'industria nautica è caduta colà in tal modo, che la costruzione di una nave a vapore nei cantieri americani costa il 40 0/0 di più di quello che costa nei cantieri di Klide e di Glasgow.

Di qui è che una gran parte del commercio marittimo americano si fa dalle navi britanniche, e tutto il traffico tra gli Stati Uniti e l'America centrale, fra gli Stati Uniti, il Brasile e il Pacifico, appartiene alla bandiera inglese.

Se men grave fu la declinazione della marineria di Francia, ciò si deve attribuire alle colonie francesi, onde ebbe più propizia fortuna la nave di Francia nei porti dell'America Centrale ed in quelli dell'Africa.

Ma la più grande iattura sofferta dagli interessi della navigazione in questo momento di trasformazione generale, fu certamente quella della navigazione italiana. Apparisce dai registri del *Bureau Veritas* che sopra 6 milioni di tonnellate a vapore nel 1879 la metà è dell'Inghilterra; dopo viene la Francia, la Germa-

nia, la Russia, l'Olanda, e in ultimo viene l'Italia, che vi figura per sole 73,000 tonnellate.

Ad ogni modo, di questo infortunio uniformi e generali sono le cagioni, e, come vi disse ieri l'onorevole Rossi, l'inchiesta non potrà giungere per questa parte a risultamenti diversi da quelli che noi già conosciamo.

Ma l'accordo cessa, e vanno i riformatori in diverse sentenze, quando si tratta non già di accennare le cause, ma bensì di suggerire i rimedi.

Alcuni opinano che si debba far ricorso alle sovvenzioni marittime ed agli istituti marittimi di credito; altri che si debba procedere alla intera soppressione delle tasse marittime, compresa quella di ricchezza mobile; altri finalmente tengono per la sovrattassa di bandiera e per i premi di costruzione e di navigazione.

Le gravezze fiscali, se non sono la causa unica che ha ingenerato la presente condizione di cose, sono per fermo una delle cause.

Il Governo, fin dal novembre dello scorso anno, presentò al Parlamento un disegno di legge per la riforma delle tasse marittime, ed il Parlamento nel suo senno vedrà se non convenga di estendere e di ampliare alquanto tal riforma. Anche questa è una controversia che merita tutta quanta l'attenzione del Senato, poichè in onta di tutti i vantaggi e privilegi di cui gode il Lloyd austriaco, oggi ancora le Camere di commercio in Austria-Ungheria reclamano la soppressione delle tasse marittime, e la reclamano assoluta, totale e per lungo volgere di anni.

Quanto alla sovvenzione alle Società di navigazione, essa è stata praticata largamente in tutti i paesi civili. La Francia, l'Inghilterra spendono più di 25 milioni di franchi per sovvenzioni a Società di navigazione. Non parlo del Lloyd austriaco, il quale ha fatto sparire dall'Adriatico tutto le altre bandiere di marineria mercantile. In Norvegia si può dire che la navigazione a vapore debba considerarsi come una creazione dello Stato.

Da noi la Società Florio fa un servizio regolare di navigazione coi porti dell'Adriatico e del Mediterraneo, e vi si aggiunge da un anno in qua un servizio diretto tra Palermo, Marsiglia e Nuova York.

La Società Rubattino fa questo medesimo servizio tra i porti di Malta, Tunisi, Tripoli di

Barberia, ed ebbe la gloria di far comparire la bandiera italiana nei porti del Mar Rosso, in quell'emporio d'industria delle Indie inglesi che è Calcutta, dove la nostra bandiera, giova sperare, sarà vie più richiamata dopo l'apertura della grande arteria continentale dell'Oriente come prima sarà compiuto il valico alpino del Gottardo.

La Società Piaggio e Lavarello continua lo sviluppo della navigazione coi porti dell'America del Sud.

Come ognuno vede, di massima utilità potrebbero essere queste Società di navigazione quando venissero sussidiate dal Governo, non solo per il servizio postale, ma ben anche in qualche altro modo che completasse almeno in parte il prezzo eccedente del carbone, che costa in Italia due terzi di più che in Inghilterra.

Ma ora vengono per me le dolenti note.

Di tutti questi rimedi uno ve n'ha che mi impensierisce, ed è quello dei premi, sia per la costruzione che per la navigazione mercantile. Ove questi premi si stabilissero, e ove si discutesse la convenienza razionalmente senza l'incubo di certe imperiose necessità politiche, io credo che da molti non si potrebbe accettare come buono un tal rimedio; forse sarebbe peggiore del male. Quella disuguaglianza che apparisce fra i trasporti marittimi e la quantità dei nostri materiali diverrebbe più sensibile, quasi mostruosa quando si accordasse il premio alle costruzioni marittime. I noli d'uscita sarebbero anche più rari, ed il disagio invece di diminuire si accrescerebbe; lasciando stare che si verrebbe a creare un movimento marittimo fittizio superficiale col sacrificio dell'erario e col danno dei contribuenti, che tornerebbe pernicioso anziché profittevole allo Stato. Di esempi di questo andare uno solo è stato compiuto finora nella politica del mondo, cioè negli Stati Uniti d'America nel 1877. Fu stabilito un premio di costruzione per le navi di non più che di 12 dollari per tonnellata, da pagarsi per cinque anni. E questo esperimento fece quivi ben triste prova. La condizione della marina mercantile negli Stati Uniti non migliorò, anzi vie più declinò, tanto che ora gli armatori si rivolgono al loro Governo perchè abbandoni questo regime protezionista e lasci loro libera la costruzione delle navi mercantili in Inghilterra.

Un altro esempio dello stesso genere si apparecchia in una nobile nazione a noi vicina, in Francia. Quivi fu presentata al Parlamento nel giugno dello scorso anno una legge che propone premi di tale natura, non solo per la costruzione delle navi, ma anche per la navigazione di lungo corso.

L'onorevole Senatore Majorana-Calatabiano accennò nella seduta di ieri ad alcune cose che si riferiscono al carattere internazionale di questo provvedimento.

Sarebbe pregio dell'opera che fosse presente l'onorevole signor Ministro degli Affari Esteri per sapere ciò ch'egli ne pensa. Ma poichè veggo il signor Ministro delle Finanze e quello di Agricoltura e Commercio, dirigo loro una domanda, per sapere se essi credano che il provvedimento che si apparecchia in Francia, circa i premi di navigazione, sia conforme, se non alla lettera, almeno allo spirito dei trattati. Secondo me è contrario, poichè i trattati di commercio partono dal punto delle condizioni parificate e della libera concorrenza, e tale opinione fu accennata financo da una voce più autorevole e meno sospetta della nostra, da quella cioè del signor Rouher nella stessa Camera dei Deputati di Francia.

I signori Ministri qui presenti forse potranno dirmi se alcuna pratica fu fatta a suo tempo per far cessare questo pericolo così grave per il nostro commercio nazionale.

Ad ogni modo, io osservo che, perentorio il termine del nostro trattato di commercio con la Francia, esso fu prorogato fino al dicembre 1885. Ora, il nostro Governo dovrebbe sapere se alcuna di quelle potenze con cui la Francia ha trattati di commercio abbia fatte pratiche presso di lei per togliere un tal provvedimento, che sarebbe esiziale per tutti. In tal caso sarebbe debito della nostra diplomazia di associarsi alle pratiche di qualche altro Governo in questo senso; di ottenere cioè un mutamento nelle intenzioni del Governo francese per questo rispetto, almeno in vista dei nuovi negoziati commerciali da iniziarsi con esso nel venturo anno, reclamando intanto il trattamento della nazione più favorita.

Tale raccomandazione non è inutile, parmi, anche perchè il fatto dello stabilimento di questi premi in Francia non può considerarsi come un fatto compiuto; imperocchè, se non erro,

il Senato francese, che approvò il progetto di legge riferentesi a questo argomento, vi apportò talune modificazioni, di guisa che esso dee ritornare innanzi alla Camera dei Deputati.

Ad ogni modo, io non potrei consigliare al nostro Governo, ancorchè l'esito di codeste pratiche non fosse consono ai desiderî nostri, di usare precipitosamente l'espedito delle rapresaglie.

Questa guerra di tariffe autonome e di rapresaglie marittime, che si va apparecchiando nella politica europea, mi spaventa, e non ne saprei prevedere le conseguenze: è uopo ricorrere ai grandi mezzi della civiltà per ritornare fra le nazioni allo stato di potenza.

Certo, quando un metodo così arditto fosse adoperato da tutte le altre potenze, converrebbe attuarlo anche da noi. Non conviene a persona civile portare indosso armi omicide; ma se ha la sventura di conversare fra gente facinorosa ed armata, uopo è che provveda alla propria difesa e che si armi anch'essa. Ma ciò dee farsi il più tardi possibile, e sol quando ne appaia manifesta la necessità per ragioni ineluttabili.

Intanto votiamo l'inchiesta, e non sarà lungo il termine di 4 mesi per osservare il corso degli eventi, fare le pratiche necessarie, maturare il consiglio.

Senatore GIOVANOLA, *Rel.* Domando la parola.
PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore GIOVANOLA, *Relatore.* Signori Senatori. Come avete udito dalla discussione di ieri, nel vostro Ufficio Centrale non vi fu concordanza di opinioni circa la opportunità d'una inchiesta sopra la marina mercantile. Tutti ci siamo trovati d'accordo nel riconoscere la suprema importanza di questa grande industria nazionale, le tristi condizioni nelle quali è caduta, e del pari il dovere stretto che hanno i poteri dello Stato di portare sopra di essa la loro più profonda ed efficace attenzione.

Ma l'onorevole nostro collega e mio carissimo amico il Senatore Pescetto, inerendo al voto dell'Ufficio che lo aveva delegato a suo commissario, espresse avviso contrario all'inchiesta, ritenendola fermamente siccome tempo spreco, giacchè secondo lui i mali di cui soffre l'industria marittima sono talmente evidenti ed incalzanti, i rimedi da applicarsi tanto cono-

sciuti, che non resta altro che operare per conseguire il desiderato ristoro.

Egli ci ha ieri descritto con molta eloquenza i cantieri inoperosi; i bambini delle famiglie marinaresche erranti, cenciosi ed affamati mendicando lungo le spiagge; i marinai, volgenti le spalle al mare, cercare alla terra colla vanga e la marra un vitto più stentato; i capitani condannati alle fatiche dei semplici marinai; i nostri porti deserti della bandiera nazionale, e, dopo tanti milioni spesi dall'erario italiano, fatti ormai solo ricovero dei bastimenti di estranee nazioni.

La mendicità dei bambini marinareschi disgraziatamente non è fenomeno soltanto d'oggi o di ieri. Io sono nato lontano dal mare, ma da oltre 40 anni pratico nelle nostre città marittime ed ho veduto sempre dominarvi la triste piaga della mendicità dei bambini, la quale sgraziatamente non si è ancora dileguata, malgrado la progredita civiltà dei nostri giorni.

Se i nostri cantieri restano sileziosi, egli è un fatto certamente assai deplorabile di cui il Governo non può esser tenuto responsabile; ma dipende dalla volontà degli armatori stessi, i quali non hanno saputo tenere dietro alla evoluzione che si è operata all'estero nelle costruzioni marittime.

Già si è parlato in questa discussione della profonda trasformazione del materiale nautico. Dapprima, quando un bastimento era di 100 o 150 tonnellate, pareva già grande.

Si è trovato il tornaconto d'effettuare i trasporti con navi di più grande portata. Le 100 tonnellate sono divenute 1000. Poi si è pensato che per godere maggiore spazio in eguale volume convenisse di sostituire al legno il ferro e l'acciaio.

Per rendere i viaggi più sicuri e spediti si cominciò a surrogare la forza motrice del vapore a quella del vento. Ma il combustibile necessario ad alimentare le caldaie usurpava troppa parte della capacità destinata alle merci; si trovarono le macchine ad alta pressione per diminuire sensibilmente la consumazione del combustibile.

I primi piroscafi erano a ruote; questa forma di trazione male si prestava al trasporto delle merci, perchè la differenza d'immersione derivante dal carico e dallo scarico del bastimento era d'ostacolo ad un costante effetto utile del

SESSIONE DEL 1880-81 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 24 FEBBRAIO 1881

propulsore; questa difficoltà è stata rimossa coll'introduzione dell'elica.

Con tutte queste sostituzioni i bastimenti attualmente portano dieci volte tanto quanto portavano prima e fanno per lo meno un lavoro triplo, che da alcuni autorevoli esperti si ritiene persino quintuplo.

Di guisa che un bastimento moderno in media corrisponde a trenta bastimenti del tempo passato, onde avviene che molti capitani restano oziosi, perchè, dove ci volevano prima trenta capitani, ora ne basta un solo. E così in luogo di trenta ciurme si forma una ciurma sola. Ben è vero che la nuova ciurma sarà più numerosa di ciascuna delle vecchie; ma moltissimi marinai devono rimanere a terra.

Ma ciò non può considerarsi come una decadenza della marina; egli è anzi un effetto del suo progressivo incremento.

		Bandiera italiana	Bandiera estera
1878. Navigazione internazionale a vela	Ton.	471,727	Ton. 216,773
» » a vapore	»	454,001	» 662,600
Cabotaggio a vela	»	311,421	» 42,512
» a vapore	»	585,308	» 419,825
	Ton.	<u>1,822,457</u>	Ton. <u>1,341,710</u>
1879. Navigazione internazionale a vela	Ton.	434,767	Ton. 203,194
» » a vapore	»	474,000	» 967,012
Cabotaggio a vela	»	320,470	» 26,777
» a vapore	»	657,645	» 485,300
	Ton.	<u>1,886,882</u>	Ton. <u>1,682,283</u>

Vedete dunque, o Signori, che la bandiera italiana supera ancora il complesso delle bandiere estere; che dal 1878 al 1879 non vi fu diminuzione, anzi un piccolo aumento anche nella navigazione nostrale.

Queste cifre dimostrano pure quanto già si è notato in questa discussione, che la marina a vela va cedendo il posto alla marina a vapore, e che per disgrazia del nostro paese gli armatori italiani seguono troppo lentamente cosiffatta trasformazione, perchè il movimento dei piroscafi italiani è cresciuto soltanto di 92,236 tonnellate, mentre l'aumento del tonnellaggio straniero a vapore è stato di ben 369,887.

Del pari si riscontra dall'appendice alla sta-

Quello che è veramente un male si è l'esagerazione nelle costruzioni marittime. Ora si ha disponibile una quantità di bastimenti molto maggiore delle merci trasportabili. Qui sta la principale cagione della crisi; e forse i sollecitati espedienti diverrebbero più dannosi che utili, giacchè si moltiplicherebbe il numero dei bastimenti inoperosi e si farebbe crescere l'esagerazione della concorrenza nei trasporti a scapito del guadagno individuale.

Che poi i nostri porti siano deserti della bandiera nazionale, non è lecito d'affermare a fronte delle risultanze della statistica del movimento della navigazione nei porti del Regno che si pubblica dal Ministero del Commercio.

Prendo per esempio il porto di Genova, che è il principale dello Stato, e trovo i seguenti numeri, così distinti per bandiera:

tistica succitata, che il decennio 1870-1879 si chiude con una piccola deficienza nel totale del tonnellaggio italiano, la quale è ben lungi dal confermare la querelata estrema decadenza, come dimostra il seguente quadro:

Totale naviglio mercantile italiano
a vela ed a vapore

1870	Ton.	1,012,164
1871	»	1,031,429
1872	»	1,030,773
1873	»	1,046,439
1874	»	1,031,889
1875	»	1,044,337
1876	»	1,078,369
1877	»	1,068,449
1878	»	1,029,157
1879	»	1,005,972

SESSIONE DEL 1880-81 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 24 FEBBRAIO 1881

Quanto poi al numero de' marinai, di cui si lamenta che in un anno solo se ne sono per-
duti ben cinquantamila, nell'appendice stessa
sono spiegate le cause della diminuzione, la
quale non è altro che apparente.

Permettetemi, o Signori, di leggerne il brano
relativo;

« Il 31 dicembre 1879 erano iscritti nei ruoli
dei 23 compartimenti marittimi 167,282 uomini,
dei quali 108,090 compresi nella prima categoria
(marinai), e 59,192 nella seconda (applicati alle
arti e industrie marinesche).

« Nel 1879 furono iscritti per prima matri-
colazione individui 7,067

« Per aver ripresa la navi-
gazione e l'esercizio delle in-
dustrie marittime » 201

« Per provenienza dalla ma-
rina militare » 40

Totale individui 7,308

« Nello stesso anno furono cancellati per
morte accertata individui 4,412

« Per aver cessato dalla na-
vigazione e dall'esercizio delle
arti e industrie marittime, buo-
na parte dei quali da molti anni » 39,610

(È quindi da ritenersi che fra
quelli individui, non pochi ab-
biano cessato di vivere, ma
non si ebbe tempo nè facilità
d'accertarlo).

« Per duplicazione ed altre
cause » 6,271

Totale individui 50,293

« Questa considerevole diminuzione dipende
dalla diligente revisione delle matricole ordi-
nata dal Ministero della Marina nell'anno 1879
a somiglianza di quanto erasi fatto nell'anno
precedente per le matricole dei bastimenti ».

Vedete dunque, o Signori, che nel 1879, in
luogo di una diminuzione del numero di ma-
rinai, vi fu un vero aumento, perchè al posto
di 4412 morti, sono subentrati 7067 nuovi in-
scritti.

Certi dati ufficiali che, presi nel loro in-
sieme, pare dimostrino una cosa, quando in-

vece si va ad analizzare gli elementi delle cifre
si riconosce che provano il contrario.

E così pure dalla statistica del movimento
commerciale nell'anno 1879 si rileva che, mal-
grado la condizione della nostra marina mer-
cantile sia triste, sia deplorabile se si vuole,
non è ancora così disperata da considerarla
come morta nè come agonizzante.

Veggasi alla pagina 305 il riassunto per
mezzi di trasporto, del valore dell'importazione
e dell'esportazione:

	con bandiera nazionale	con bandiera estera
Importazione.	L. 283,121,507	L. 613,734,145
Esportazione.	» 225,074,150	» 369,229,565
	<u>L. 508,195,657</u>	<u>L. 982,963,710</u>

Pur troppo l'inferiorità del valore trasportato
dalla marineria nazionale è affliggente; ma non
è a disperare che, mercè l'intelligenza, il buon
volere e l'energia dei nostri industriali, non
sieno per mutare le proporzioni.

Si è anche parlato, si è insistito sopra ciò
che si fa dalle altre nazioni per fomentare il
movimento delle rispettive marinere commer-
ciali. Si è praticata la consueta peregrinazione
per gli Stati Uniti d'America, l'Inghilterra, la
Germania, l'Austria-Ungheria, la Svezia, il Bel-
gio e la Francia. Quanto all'America, vi fu il
fatto straordinario della guerra di secessione,
per la quale molti bastimenti hanno cessato di
far parte del naviglio nazionale, e quando
hanno voluto rientrare nella perdita naziona-
lità, non fu loro più concesso. Allora si è do-
vuto pensare a rifiorire la marina mercantile
con nuove costruzioni, e si son dati dei premi
i quali, come ha già esposto l'onor. Senatore
Caracciolo, non hanno portato i frutti che se
ne aspettava.

Gli altri Stati, ad eccezione della Francia,
non fanno niente di diverso di quello che fac-
ciamo noi; danno delle sovvenzioni alle Com-
pagnie che intraprendono la navigazione po-
stale a periodi determinati, con oneri speciali.

Noi spendiamo circa nove milioni, mentre
l'Inghilterra ne spende forse più di cento, per-
chè essa ha interessi diretti ed assai conside-
revoli in tutti i mari del mondo, e quindi deve
mantenere una navigazione postale molto più
estesa ed intensa.

Noi abbiamo fatto quello che si poteva desiderare; e se qualcuno venisse a offrirci una linea nuova, se provasse che fosse utile alle nostre relazioni transmarine, il Governo e il Parlamento non mancherebbero di occuparsene; nè giammai il Ministero si è rifiutato di prendere in considerazione le domande di nuove linee quando in esse si è riscontrato un vantaggio nazionale; ma regalare un maggior numero di milioni alle Compagnie di navigazione soltanto perchè l'Inghilterra spende più di noi, sarebbe una vera follia....

Senatore PESCIOTTO. Domando la parola.

Senatore GIOVANOLA, *Relatore*..... Resta la Francia.

Questa ha pubblicato il giorno 29 del mese passato una legge, la quale certamente deve preoccuparci grandemente; e non dubito punto che il nostro Governo la prenderà nella più seria considerazione per studiarne il merito e quindi promuovere amichevolmente colla Francia quei temperamenti che la fede delle convenzioni internazionali, da rispettarsi non solo nella lettera ma anche nello spirito, ed i buoni rapporti d'amicizia esistenti con quella nobile nazione, ci danno diritto di chiederle.

Non deve recarci sgomento ciò che la Francia ha fatto, perchè nel medesimo Parlamento francese in cui furono portate avanti quelle proposte, si sono trovate più voci eloquenti che le hanno condannate in nome dell'interesse francese. L'illustre deputato signor Rouher, il quale è stato il braccio destro dell'Imperatore Napoleone III nell'introdurre in Francia la politica economica liberale che ha portato la prosperità di quella potente nazione a tale altezza che or desta la meraviglia del mondo, ha dichiarato francamente dalla tribuna che quel sistema di premi alla marineria francese era sostanzialmente il ritorno alle tasse differenziali, e che perciò doveva ritenersi contrario allo spirito delle convenzioni internazionali.

Il nostro Governo, mettendosi d'accordo con gli altri Governi parimenti interessati, potrà attivare efficacemente le dovute pratiche col Governo francese perchè venga a consigli più temperati. E quando pure nulla fosse dato di ottenere colle rimostranze amichevoli, noi abbiamo sempre il mezzo di difenderci.

Le nostre convenzioni di commercio e di navigazione colla Francia sono scadute, e sol-

tanto prorogate in via provvisoria per breve periodo.

Se la Francia non vorrà ascoltare la voce della ragione, della fratellanza commerciale, che molto fortunatamente per la prosperità dei popoli si era andata esplicando in questi ultimi tempi, noi sapremo ben provvedere ai nostri interessi coll'uso dei mezzi che ci sono garantiti dal nostro buon diritto nel pieno possesso della nostra sovranità nazionale.

Questa legge francese però, per quanto possa esser onerosa, contiene anche qualche cosa di buono per la nostra marineria, poichè le sovvenzioni che essa concede alla navigazione sono limitate soltanto al lungo corso, il che farà sì che gli armatori francesi per guadagnare i premi applicheranno di preferenza il loro scarso materiale alla navigazione transoceanica ed abbandoneranno il cabotaggio alle nostre navi.

Come la legge francese non deve essere per noi un oggetto di sgomento, così non merita di provocare la nostra imitazione.

Eccola qui la vantata legge del 29 gennaio, della quale mi si permetta di leggere i due articoli più sostanziali:

« Art. 4. In corrispettivo degli oneri che la tariffa delle dogane impone ai costruttori dei bastimenti di mare, vengono loro concesse le seguenti sovvenzioni:

« Per le navi di ferro o d'acciaio fr. 60 ogni tonnellata di staza al lordo.

« Per le navi in legno da 200 tonnellate o più, fr. 20.

« Per le minori navi in legno, fr. 10.

« Per le navi miste, fr. 40.

« Per le macchine motrici e loro accessori nei piroscafi, fr. 12 ogni cento chilogrammi ».

Prima dunque di venir qui a dire: imitiamo la Francia, bisogna studiare seriamente le nostre condizioni daziarie, e vedere se le nostre tariffe doganali siano conformi a quelle della Francia.

Del pari l'art. 9 inchiude un'altra concessione condizionata:

« A titolo di corrispettivo degli oneri imposti alla marina mercantile per il reclutamento e pel servizio della marina militare, è accordato per un periodo di dieci anni, a partire dalla promulgazione della presente legge, un premio

SESSIONE DEL 1880 81 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 24 FEBBRAIO 1881

di navigazione alle navi francesi a vela ed a vapore.

« Questo premio si applica esclusivamente alla navigazione di lungo corso.

« È fissato per ogni tonnellata di staza netta e 1000 miglia di viaggio a fr. 1 50 per le navi di costruzione francese all'uscita dal cantiere e decresce annualmente di fr. 0 075 per le navi in legno, ecc. »

Anche per questo riguardo sarebbe necessaria la inchiesta, onde riconoscere quali sono le condizioni imposte in Francia, in favore della marina militare, per vedere se corrispondono a quelle imposte da noi.

Per dimostrare come questi premi sieno giudicati anche in Francia da uomini competentissimi, mi sia lecita la citazione d'un brano di una delle più autorevoli riviste francesi, il *Journal des Economistes*, firmato dal valente suo direttore, il Senatore Giuseppe Garnier.

« Questa legge non consacra un ritorno alla soprattassa di bandiera, come lo voleva il signor Thiers, ma accorda dei premi ai costruttori, in compenso degli oneri che la tariffa delle dogane loro impone, ed agli armatori in compenso degli oneri imposti alla marina mercantile per il reclutamento ed il servizio della marina militare. È il sistema della sovvenzione sostituito a quello della protezione; il procedimento è meno cattivo; ma la marina mercantile non ne sarà nè più nè meno prospera, e questo risultato sarà costato settantacinque milioni; tale è il sentimento generale di coloro che hanno votata la legge ».

Il maggior danno che ci può fare la legge francese sarebbe che noi ci lasciassimo sedurre a seguirne l'esempio e che le altre nazioni si lasciassero precipitare sull'istessa china; poichè si costruirebbe tale un immenso materiale che crescerebbe ancora lo squilibrio tra l'eccesso dei mezzi di trasporto ed il difetto delle merci da trasportare; onde ne deriverebbe uno sperpero di capitali ed una maggiore esagerazione di concorrenza fatale all'industria marittima.

Non mi incute invidia il quadro che ci si è fatto del risveglio delle costruzioni marittime in Francia. Il danno sarà per chi impiega il proprio capitale nella costruzione di navi cui manca la materia da trasportare.

Quanto poi al sistema dei premi, non voglio

discutere se esso a tutta prima possa offendere il sentimento di libertà economica la quale in quest'Aula ha molti fedeli sostenitori. Se l'inchiesta dimostrerà che i premi siano necessari, per parte mia piegherò il capo alla necessità. Ora però credo che la questione non debba essere pregiudicata finchè non si abbiano raccolti gli elementi necessari per una razionale soluzione dei problemi inerenti alla ristorazione della nostra marina commerciale, e che in questo momento non abbiamo sufficienti elementi per prendere una deliberazione definitiva.

In questo modo parmi di aver risposto se non a tutte, certo alle principali obiezioni presentate dall'onorevole Pescetto e dagli altri oratori che hanno parlato nel medesimo senso.

Però debbo ancora qualche risposta all'onorevole Senatore Rossi. Egli ha trovato meno esatta l'espressione da me usata nella relazione allorchè dissi che gl'industriali della carta, della seta, della lana e del cotone, tenendo dietro ai progressi della rispettiva industria, avevano trasformato i propri meccanismi impiegando ingenti capitali privati senza chiedere nulla al Governo.

In verità, io non mi sarei mai aspettato questa osservazione dell'onorevole Senatore Rossi, il quale è generalmente riconosciuto per un industriale così distinto e coraggioso, che in poco tempo ha rinnovato e creato una quantità di meravigliosi stabilimenti, onde l'Italia ha ben ragione di gloriarsi.

Egli sa meglio di me che non ha avuto sovvenzione alcuna nè dal Governo nè dalla Provincia nè dal Comune, ma tutto fece col capitale privato, allettato dai profitti sperati dall'industria, la quale deve sapere bastare a se stessa. Che poi, in seguito gli industriali abbiano avuto indirettamente dei compensi dallo Stato, ciò avvenne dopo che gli stabilimenti erano già fatti ed avviati; ciò fu per effetto del trionfo, che io credo momentaneo, delle idee protezioniste, le quali hanno ora preso il sopravvento in Europa, sotto il patrocinio del più potente uomo di Stato fra i contemporanei, quale è il principe di Bismark. Egli crede di poter vincere il socialismo utopista dei professori ed il socialismo volgare degli operai; col sostituirvi il socialismo dello Stato.

Io mi permetto di credere più pernicioso l'ul-

timo che i due primi, ma non credo che possano trionfare stabilmente nè l'uno nè gli altri.

A costo d'essere deriso siccome ingenuo, mi dichiaro costante seguace dei principî di libertà tanto politica quanto economica, e non dispero che sieno per trionfare ancora le ragioni della giustizia e della fratellanza universale. Mi consolo della presente sconfitta pensando a quell'antico adagio: *opinionum commenta delet dies, naturæ judicia confirmat*.

Egli asseriva ancora che l'inchiesta sarebbe inutile, inquantochè la congregazione di Camogli ha già proclamato il verbo della verità, e che non v'è da far altro che accettarne i responsi. Ciò mi ha fatto ricordare un certo giornale di Torino, il quale soleva dire che quando il Papa ha parlato, tutti gli altri devono tacere.

La congregazione di Camogli non aveva alcuna autorità di parlare in nome degli interessi generali, e tanto meno in nome della Finanza dello Stato. Essa comprendeva molti interessati, ma non rappresentava che un solo interesse, quello degli armatori; anzi nemmeno di tutti gli armatori, ma soltanto di quelli della marina a vela. Mancavano le rappresentanze del commercio e dell'industria, e soprattutto la rappresentanza dei contribuenti che dovrebbero pagare le agognate sovvenzioni.

Del resto, l'unica vera rappresentanza degli interessi di tutti è il Parlamento nazionale; e quando un ramo del Parlamento ha deliberato solennemente che è necessaria una inchiesta; quando il Governo, che possiede i migliori mezzi d'informazione, ha aderito a quest'inchiesta, e finalmente quando i Senatori in maggior numero si pronunziano favorevoli ad essa, si può ben credere che tale sia la genuina, legittima opinione del paese.

Si è ricordata, e molto opportunamente, la questione dei punti franchi. E veramente si potrebbe trarne un grande insegnamento per giudicare del valore di certe pressioni create dalla coalizione di pochi interessi privati. Il Senato ben rammenta che è stato obbligato di convenire qui due volte, nel cuore dell'estate, per occuparsi di tale argomento, gonfiato dalle declamazioni per modo da farlo credere una questione di vita o di morte per Genova e per le altre città marittime.

Senza i punti franchi, Genova sarebbe caduta nella miseria; la marina italiana sarebbe quasi

scomparsa; il rifiuto della legge sarebbe stato una sventura nazionale.

Si sono accordati i punti franchi. Che n'è avvenuto? Nessuno se ne dà più per inteso; nè Genova nè le altre città marittime vi trovano alcun reale beneficio. I punti franchi, se esistono, non esercitano alcuna influenza.

L'onorevole Senatore ha poi deplorata la umiliante scarsità del nostro naviglio a vapore in confronto delle altre potenze; e questa è una verità, della quale la responsabilità deve cadere non sopra il Governo, ma sugli stessi armatori.

Dal momento che l'industria si è trasformata, fa d'uopo che gli industriali della navigazione si uniformino alla legge del progresso, come ha fatto l'onorevole Senatore Rossi nei suoi grandiosi opificî, e come fanno tutti gli altri industriali che vogliono conservare le rispettive manifatture.

Non è che la portata complessiva dei nostri piroscafi sia diminuita; anzi è cresciuta; ma intanto che i nostri armatori si ostinavano nelle vecchie costruzioni, i loro emuli crescevano a dismisura i propri mezzi di navigazione.

Si dice sempre che noi non possiamo sostenere la concorrenza dell'Inghilterra, perchè essa ha il carbone ed il ferro; ma non ci dobbiamo spaventare; perchè noi abbiamo altri elementi di superiorità che gli Inglesi non hanno; abbiamo il minor costo della mano d'opera, l'intelligenza più aperta degli operai, la loro frugalità e tanti altri benefizi di terra e di cielo che la natura generosamente ci ha largito e che noi non sappiamo ancora usufruire intieramente.

Si è deplorato che, non ostante l'apertura del Gottardo e del Canale di Suez, la nostra marina, anzichè rialzarsi, vada in decadenza.

Quanto al Gottardo, sappiamo tutti che ci vorrà ancora qualche anno perchè possa diventare una grande arteria di commercio.

Quanto all'istmo di Suez poi, si può dire che sia aperto soltanto materialmente, ma che economicamente sia ancora chiuso.

Il pedaggio pel transito del canale è così elevato che generalmente i nostri bastimenti, i quali in gran parte debbono partire in zavorra non possono pagare due volte la tassa, e quindi devono rinunciare alla ricca navigazione del-

l'Oriente. Se si facesse uno spoglio delle navi italiane che traversano l'istmo, si troverebbe che vi passano soltanto i piroscafi delle imprese postali.

A questo proposito chiedo licenza di leggere un brano della mia Relazione del 1877 intorno al progetto di legge sulle convenzioni relative al servizio postale marittimo.

Io chiudeva quella Relazione con un voto che vorrei fosse appoggiato da tutti coloro che si interessano dell'avvenire della marina italiana. Invece di reclamare sussidi di problematica utilità, sarebbe assai meglio eccitare una specie di agitazione legale per promuovere il riscatto del pedaggio del canale di Suez:

« Chi non ricorda i vasti orizzonti che si promettevano alla marina italiana dall'apertura dell'istmo di Suez?

« Eppure, malgrado che l'Italia sia nella situazione più predestinata a godere di quella magnifica conquista del genio moderno, l'esperienza di oltre un lustro non corrispose alle ragionevoli aspettative.

« Non v'ha dubbio che l'elevazione delle tasse imposte all'esercizio della navigazione sul canale toglie alla nostra marina l'ardire di ritentare la fortuna nei doviziosi paesi dell'Oriente.

« Importa a tutte le marine, e specialmente all'italiana, che le tasse del canale di Suez siano ridotte al puro necessario richiesto dalla navigazione e dalla polizia del transito, scevrandone il servizio dell'interesse e dell'ammortizzazione del capitale di costruzione.

« A ciò conviensi provvedere direttamente dalle finanze dei vari Stati interessati, che sono tutte le potenze marittime del mondo, col riscattare il canale dalla Compagnia concessionaria.

« Le nazioni marittime d'Europa già si sono concertate facilmente pel riscatto dalla Danimarca del pedaggio del Baltico. Successivamente hanno riscattato in comune dall'Olanda il pedaggio della Schelda, quantunque costituito espressamente per proteggere il commercio olandese contro la concorrenza belgica, e ritenuto in prima siccome peso speciale del Belgio.

« Sommamente desiderabile si palesa un accordo internazionale per acquistare al dominio universale di tutti i popoli una delle più grandi arterie del commercio mondiale.

« L'Italia, che ha già dato generosamente 45 milioni pel traforo del Gottardo, impiegherebbe di certo più proficuamente i pochi milioni cui può montare la sua tangente nel riscatto del canale di Suez ».

È quindi evidente che i mezzi per favorire la marina e per aiutarla a superare la presente crisi sono molti e vari, ed è questa una ragione di più per praticare l'inchiesta, la quale ci fornirà le cognizioni necessarie per saggiamente operare.

L'onorevole Alvisi ha suggerito alcuni altri rimedi, a mio senso radicali, onde ristorare le sorti della nostra industria navale. Io mi astengo per ora di esaminarli, perchè son certo che ne riuscirà più opportuno esame dopo l'esito dell'inchiesta. Sarà allora il momento di scegliere fra i vari mezzi escogitati quelli che meglio sieno per corrispondere alla natura delle necessità riconosciute.

E poichè tutti coloro che hanno parlato in questa discussione, approvando o no l'inchiesta, hanno dichiarato di voler dare il voto favorevole allo schema di legge che vi è proposto, non mi resta altro che di prendere atto della buona disposizione universale, per cui effetto il Senato, anche in questa contingenza, potrà dare solenne testimonianza della sua sollecitudine nel provvedere ai legittimi interessi della nostra navigazione commerciale.

Senatore PESCIOTTO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore PESCIOTTO. L'egregio mio amico, il Senatore Giovanola, ha esposto molto chiaramente ed ampiamente le ragioni per le quali il mio Ufficio mi aveva incaricato di combattere, di non approvare la proposta inchiesta. Le ragioni che mi pregio di accennare al Senato erano state svolte da parecchi distinti Colleghi, che facevano parte di quell'Ufficio, e che in quel giorno erano bastantemente numerosi. Nel ringraziarlo di questa sua esposizione mi faccio ora a rispondere ad alcune sue osservazioni. Egli ha detto che noi facciamo quanto le altre potenze marittime a favore della nostra marina a vapore, e ha citato a proposito le sovvenzioni che danno le altre potenze alle Compagnie di gran navigazione. Ma mi permetta l'onorevole Giovanola: la Francia, l'Inghilterra, gli Stati Uniti dell'America e tutte le altre potenze marittime danno sovvenzioni a tutte le Compa-

gnie, come egli ha detto benissimo, di lunga navigazione. Noi altri non diamo sovvenzioni che alle nostre Compagnie di linee di servizio postale, se si eccettua forse quella che va a Bombay. Ma alla Società Florio per la sua periodica linea fra l'Italia e il Nord-America; ma alle linee stabilite d'iniziativa privata dalla Società Lavarello, dalla Società Piaggio, che pur sono linee di grande navigazione, estendendosi fra l'Italia e l'America Meridionale; alla Società Rubattino, che esercita una linea di navigazione lungo le coste settentrionali dell'Africa, alla Società delle Puglie, il Governo italiano non dà davvero la menoma sovvenzione!

L'onor. mio collega ed amico, Senatore Giovanola, ha espresso un suo concetto sulla relativa autorità che può avere il Congresso di Camogli, e rivendicò il diritto di parlare a nome della nazione al Parlamento che solo la rappresenta legittimamente e legalmente.

Nessuno può essere in disaccordo con l'onorevole Giovanola, ed io per il primo deploro che troppi, e troppi assai al giorno d'oggi, pretendano di parlare e di esporre i pensieri a nome dell'Italia e della maggioranza degli Italiani, mentre quasi sempre non rappresentano che una minoranza insignificante.

Per certo i rispettabili, serî ed in questioni marinesche competentissimi uomini convenuti in Camogli, non hanno avuto menomamente siffatta pretesa: essi si sono radunati sotto gli statutarî diritti d'associazione e di petizione; ma su questo proposito non credo di dovermi inoltrare maggiormente, essendo che l'onorevole Giovanola, parlando del Congresso di Camogli, rispondeva non tanto a me quanto ad altro nostro egregio e distinto Collega il quale per certo ritornerà su questo interessante e grave fatto.

Io non rammento neppure di aver ieri citato il Congresso di Camogli, quantunque l'onorevole Collega Senatore Rossi, o l'onor. Alvisi che sia, abbia detto, parmi, che io ne abbia parlato.

Finalmente, l'onor. Giovanola disse che il canale di Suez non è ancora una via di grande navigazione, perchè le tasse stabilite sono tali che ne allontanano i nostri legni.

Mi permetta l'on. Giovanola di non dividere questa sua opinione. Io ricordo di un bastimento italiano che traversò fra i primi il ca-

nale di Suez, di cui ora non rammento il nome, (1) e di cui (se mi si permette dirlo) era secondo un mio figlio, comandato dal capitano Silvestro Pescetto, il quale dalle sempre meno floride condizioni della navigazione fu indotto a rinunciare ad essa, ed a stabilirsi in America (Callao) per dedicarsi ad altri affari mercantili.

Fu da esso constatato che partendo da Genova e facendo il giro di Gibilterra e del Capo di Buona Speranza per andare a caricare a Calcutta, anzichè passare per Suez e Mar Rosso, s'impiega tale un maggior numero di giorni, che il complessivo importo per la paga ed il vitto dell'equipaggio durante essi, produce una economia di spesa effettiva giornaliera maggiore della tassa di transito pel canale di Suez; e si ha così il beneficio del minor tempo e con esso degl'interessi e della ammortizzazione del capitale impiegato.

Ad ogni modo, io appoggio di gran cuore la proposta per lo innanzi già fatta, e ripetuta ora dall'onor. Giovanola, del riscatto cioè del diritto del transito per quel canale, giacchè senza dubbio la libertà di passaggio in esso sarebbe un grande vantaggio per la nostra marina mercantile.

Gli onorevoli miei amici De Cesare e Majorana-Calatabiano, colla eloquente e facile loro parola, mi avrebbero fatto dire cose che non erano perfettamente nel mio concetto riguardo sia al Congresso degli armatori in Camogli, sia agli aiuti materiali e morali da accordarsi alle costruzioni navali ed alla navigazione; ed hanno aggiunto osservazioni assai gravi sia su di errori che possono aver commesso gli armatori, sia su de' fallaci criterî per i quali si accordano premî ad industrie, premî che per lo più tornano dannosi all'industria medesima che li percepisce; sia sulla benefica influenza che quasi sempre produce la concorrenza; sia infine sulla impossibilità o quasi impossibilità dell'impianto fra noi di cantieri per costruzioni navali in ferro ed in acciaio.

Il Senato, che mi è stato tanto benevolo ieri, spero che vorrà continuarmi oggi la medesima benevolenza, e che mi permetterà di rispondere a queste osservazioni.

(1) Il schipp *L'Innocenta* (Genova), di 830 tonnellate di registro (spettante all'intraprendente ed abile armatore cav. Alberto Nattini) carico di sal marino di Trapani.

Rispetto al Congresso degli armatori io debbo ripetere che non mi sembra ora di averne ieri parlato.

Comunque sia, questo Congresso non è una indiscutibile autorità; non è esso che possa, nè il volle menomamente, imporci il da fare. Siccome lo Statuto che ci governa dà diritto di riunione, siccome tutti i legittimi interessi hanno pure diritto di essere presi in considerazione dal Governo, che altro non è se non l'integrazione di tutti i diritti del paese, così gli egregi uomini che nello scorso novembre convennero in Camogli, ebbero intendimento di porre bene in chiaro e far conoscere ai legali rappresentanti del paese la sofferenza ed i bisogni della navigazione; credo che il Congresso di Camogli abbia solamente indicato le necessità nelle quali si trova la marina mercantile, secondo l'avviso dei numerosi armatori rappresentanti sia della navigazione a vela, che di quella a vapore, e sia infine di tutte o quasi tutte le Società di navigazione nostrane.

Essi hanno espresso dei criterî disparati, è vero, ma pur sempre indicativi nel loro complesso, dello stato di sofferenza delle industrie marittime, delle parecchie cause che lo motivano, e dei mezzi, a loro avviso, che è d'uopo impiegare per ridonarle alla vita, alla primitiva prosperità, concretandoli in voti di premî alla navigazione; ai quali, quantunque non per intero, ovverosia nella loro quotità, io creda fino d'adesso di potermi associare, pur non posso a meno di istantemente raccomandare sieno presi nella più seria considerazione.

Ho così accennato al Congresso di Camogli per l'idea, nella quale mi sono, che in quello furono svolte tutte le principali cause della decadenza della nostra marina.

Io opino che dai documenti che sono stati prodotti, dalle esposizioni che sono state fatte da quei 500 circa armatori, o rappresentanti di Compagnie e d'armatori, da coloro cioè che alla lunga pratica delle cose marinaresche accoppiavano interesse diretto nelle questioni marittime, si poteva (oltre alle cause note a tutti, e che hanno accennate tanto bene sia l'onorevole Relatore della Commissione, sia l'onorevole Rossi, e che io non mi farò a ripetere), si poteva, dico, dagli atti di quel Congresso conoscere le cause più o meno indubie che hanno prodotto il lamentato e pur troppo

vero deperimento. Anzi, siccome dubito, lo ripeto ancora, di avere accennato ieri a questo Congresso, mi permetto oggi di accennarlo quale uno degli elementi, quale uno dei reperi di utili nozioni, fornitore delle più attendibili informazioni e basi per un'inchiesta a farsi presto e su'titoli, qui, nella Capitale, nella tranquillità e concentrazione del gabinetto di studio, a complemento di quanto occorre sapere, richiedendone ufficialmente dalle Camere di commercio, dai Municipî, dalle città marittime, dal *Veritas* italiano, dalle direzioni delle Società diverse di mutua assicurazione; da quelle delle molte altre Compagnie di assicurazione marittima, dalle Casse marittime, dalle direzioni dei *Clubs* marittimi, dai più riputati ed influenti armatori e capitani mercantili naviganti, ecc, ecc.

Infine mi permetta l'onore. Majorana di osservare che, sulla questione del numero dei bastimenti, della loro forma e tonnello, del loro valore, della proporzionalità tra quelli a vela e quelli a vapore, non occorrono inchieste per averne conoscenza; i lavori estesi e tanto giustamente lodati dell'Ufficio di statistica, le stupende pubblicazioni da questo annualmente fatte, ce ne forniscono le più estese ed ampie informazioni; che se pur alcuno potesse avere un qualche dubbio sull'esattezza di quelle statistiche, ne confronti i singoli dati con i corrispondenti del registro del *Veritas*, e con le allibrizioni d'assicurazione, le quali imponendo le tasse per le dichiarazioni di classe e per l'assicurazione proporzionalmente appunto al numero delle tonnellate di staza, offrono un sicuro controllo alle statistiche ufficiali...

Senatore MAJORANA-CALATABIANO. Domando la parola.

Senatore PESCIOTTO. Infine, o Signori, per istruirci su questa materia non abbiamo che ad esaminare i numerosi volumi che si trovano nelle nostre biblioteche, e che riguardano le inchieste sulla marina mercantile francese operate dal 1872 al 1876 non diversificando le cause della sofferenza di quella dalle cause che tanto or angustiano la nostra.

Ivi si trovano Relazioni di Commissioni, di Sottocommissioni e di Commissari in numero stragrande, che costituiscono un incartamento tanto voluminoso, sì immenso, che credo nessuno abbia letto per intero, poichè occorrerebbe la

vita di un uomo e la pazienza di Giobbe per farlo.

Su tutti questi dati io credo che si potrebbe senz'altro e benissimo, da uomini competenti, come sono in generale quelli che hanno diritto di rappresentare il paese, e che sono chiamati non a studiare ma a decidere ed operare giusta le cognizioni e gli studi che debbono essersi procurati ed aver fatti, io credo che si possa benissimo con tali documenti stabilire quali siano i rimedi occorrenti a ripristinare la nostra marina mercantile nella già sua floridezza.

Il Senatore De Cesare, con quella bella facilità di parola, con quella vivacità e facondia che ammiriamo, e che tanto gli invidio, imputò i nostri armatori, che oggi vengono a domandar danaro ai contribuenti, di avere speso il loro denaro nell'erigere splendidi palazzi, eleganti, doviziose villeggiature circondate da tutti i comodi, da tutte le delizie ed il conforto della vita.

Davvero! Questa è la prima volta che io sento rimproverare ad individui che hanno lavorato, che hanno corso tutti i pericoli e le emozioni più o meno vive e più o meno dolorose che uomo possa provare, di essersi colla loro energia ed attività accumulati e procacciati per la tarda età gli agi ed i comodi della vita!

Ma si rimprovererà egli forse agli armatori ed ai costruttori inglesi d'aver saputo coi loro danari convertire il villaggio di Liverpool, che nel 1811 contava non più di cinquemila abitanti, in una grandiosa, attivissima città, quale essa era nel 1879, con cinquecentomila abitanti?

Si rimprovererà ai costruttori della *Clyde* di aver convertito Glasgow ed il porto di Glasgow da piccola città, la quale appena cominciò ad essere nota nelle guerre degli Stuardi coll'Inghilterra, a città che, riunita al porto, conta oggigiorno 570 mila abitanti?

E senza che discenda ad analizzare altri splendidi e ricchi sviluppi che operosi industriali e costruttori di navi in ferro hanno fatto di altre città sui fiumi del versante orientale dell'Inghilterra, che pare attirino pella loro operosa industria, pella mitezza dei prezzi e per la laboriosità, intelligenza ed ordine dei loro operai, tutto il commercio delle costruzioni marittime inglesi, non bastano eglino questi fatti per dichiarare immeritato il rimprovero agli ar-

matori italiani di avere impiegato una parte del loro capitale a costruirsi dei palazzi e delle ville, e nel procacciarsi i comodi della vita? Me lo creda l'onorevole De Cesare, nè armatori, nè capitani mercantili, non hanno impiegato per certo tutti i loro capitali nel lusso.

I palazzi e le villeggiature che ammiriamo numerose e belle lungo il litorale ligure, non sono altro che una speculazione come tante altre.

Pochi sono i proprietari che gli occupino personalmente, che vi trascorrono sibariticamente la vita.

Verifichi i fatti, e troverà che la maggior parte dei bellissimi palazzi, che cominciando da Ventimiglia arrivano fino alla Spezia, e numerosissimi ergonsi, più uno s'approssima all'antica metropoli ligure, sono appigionati durante la stagione invernale ai numerosi forestieri che accorrono a godere del nostro mite clima e della salubrità della nostra aria: essi pagano degli affitti i quali nel periodo di brevi anni rimborsano largamente le spese di fabbricazione.

Aggiungerò poi ancora ed essenzialmente che non sono gli armatori ed i capitani mercantili che propriamente si possono dire i padroni di questi palazzi e di queste villeggiature: costituiscono essi nel numero de' proprietari una piccola minoranza.

Comunque, io non ho punto espresso voto che il paese dovesse venire in aiuto dei proprietari e degli armatori del tempo passato.

Io ho parlato ieri e parlo quest'oggi in favore degli armatori dell'avvenire e di coloro che di quest'avvenire ebbero sagace presentimento, e seppero in esso con molta avvedutezza ed intraprendenza avviarsi.

Mi si permetta di esprimere meglio questo mio concetto colle parole dell'Ammiraglio Ministro della Marina francese, Jauréguiberry, il quale contrario, nei primordi della sua presentazione, alla legge votata dal Senato francese il 27 gennaio e proclamata il 29 dello stesso gennaio, a favore dei premi e vantaggi alla costruzione navale ed alla navigazione, da vero marinaio, da vero ed intelligente patriotta si convertì e fu uno dei più saldi propugnatori di essa davanti a quella Camera dei Deputati, davanti a quel Senato.

Mi si permetta di ripetere, dico, coll'Ammi-

SESSIONE DEL 1880-81 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 24 FEBBRAIO 1881

raglio Jauréguiberry: Egli è tempo che cessino questi *sabots* o zoccoli (come egli volle qualificare le navi in legno) è tempo che cessino e che scontino gli armatori il peccato dell'eccessiva prudenza e della mancanza d'intraprendenza, nella quale si sono tanto lungamente cullati: ed in questo peccato, o Signori, sono dolente di doverlo dire, ma pur troppo è, si sono anche addormentati gli armatori italiani, salvo non molte ed altrettanto di lode meritevoli eccezioni.

Quindi gli aiuti che la nazione dovrebbe nel minor tempo possibile creare in favore di questa principalissima industria nazionale, di questa principalissima sorgente di nostra prosperità e ricchezza, dovrebbero essere concessi a coloro che secondando il grande progresso tecnologico dell'arte navale, avessero investiti od investissero i loro capitali nelle costruzioni navali in ferro, e meglio ancora in acciaio, e che con navi potenti per forza di vapore e per portata facessero sventolare la bandiera italiana su tutti i mari, recando in patria copiose ricchezze per noli e per fortunati scambi di produzioni.

E qui mi viene in acconcio dire all'onorevole ed egregio nostro Collega Ministro della Marina quanto sia importante che egli si occupi, e si occupi assai, della marina mercantile, la prosperità della quale è pure ad esso affidata! E a questo proposito mi piace confessare che mentre, se già qual Relatore del bilancio del suo Dicastero, nel 1863, facevo voti perchè fosse tolta dalla dipendenza di quello l'amministrazione e direzione della marina mercantile, e data al Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio, debbo ora, dopo più lunga e matura riflessione, riconoscere assai più giovevole che essa continui nella dipendenza del suo Dicastero.

Però voglia egli preoccuparsene seriamente, perchè non saranno forse esatte le spiegazioni che si sono date sulla diminuzione di 43,895 uomini nella iscrizione marittima, come ha osservato il nostro Relatore; saranno benissimo compresi in questo numero molti morti, vi saranno dei duplicati, e vi saranno anche iscritti erroneamente molti che dovettero esserne depennati, giusta le savie istruzioni impartite dal Ministro della Marina.

Ma non può esser dubbioso che se tutti i 43,895 non sono tali da considerarsi come per-

duti effettivamente dall'iscrizione marittima, una buona parte dei medesimi lo è. Ora, se la marina mercantile non è la madre, è certamente la nutrice della marina da guerra.

Con questi gradualmente ed annuali aumenti di diminuzioni nel numero della gente di mare, finirà la marina militare per trovare deserto quel suo vivaio, ed allora il Governo sarà obbligato non più a spendere in sussidi alla marina mercantile, onde evitare i danni che derivano dalla mancanza di marinai formati dalla marina mercantile medesima, ma sarà obbligato a spendere maggior somma assai per procurarsi esso stesso un vivaio di giovani da 12 a 14 anni che possano ad ogni evenienza, tra quelli al servizio e quelli congedati, fornire il non indifferente numero di 28 mila circa marinai che occorrono quando tutto il nostro naviglio militare deve essere armato in tempo di guerra.

Dunque è possibile per la nazione un lucro cessante ed un danno emergente; dunque è necessario che il Governo porti tutta la sua attenzione ed operosità su questa questione e veda di appurare fino a qual punto l'annuale diminuzione degli iscritti marittimi si estenda e possa giungere, e se altre epurazioni oltre quelle già fatte non sia pur necessario di fare.

È indubbio, o Signori, che al giorno d'oggi colle iscrizioni nel registro della gente di mare i nostri bastimenti vengono ad avere a bordo dei ciabattini, dei parrucchieri ed altra gente simile che non ha mai messo piede su di un bastimento: è indubbio ugualmente che per la scarsa durata della ferma bisogna assolutamente allontanare dagli equipaggi dei nostri potenti e costosi legni da guerra chi non è già vero e destro marinaio.

L'onorevole Ministro, sono persuaso, non ha eccezioni su queste mie asserzioni.

Se una volta erano difficili a condursi e nelle fazioni guerresche difficili pur a maneggiarsi con prontezza ed in limite determinato di spazio i legni da guerra, i nuovi che possediamo e che ci costano tanti e tanti milioni, colle numerosissime innovazioni, colla grandissima quantità di meccanismi, colle difficoltà del rollio e del beccheggio congiunte agli ingombri della tolda, uomini non abili marinai non vi si reggerebbero in piedi, anche solo nelle comuni mareggiate, non conoscerebbero o conoscereb-

bero malamente l'uso, l'impiego dei numerosi, complicati e delicati meccanismi, mancando tempo per acquistare la pratica necessaria pel doverli instruire nelle comuni pratiche del marinaio, e così renderebbero quasi inutili le nostre potenti e gigantesche navi: e non solo queste ma anche le costruzioni comuni che abbiamo. È dunque necessario che si provveda alla marina mercantile, a questa base della nostra potenza militare marittima.

Ma, dopo quanto ho detto, mi pare d'intravedere nella mente di molti fra voi, miei onorevoli Colleghi, il concetto: eccoci al protezionismo! Non credo, o Signori, di proporre propriamente del protezionismo; solo credo domandare che si metta la industria marittima nelle condizioni, nella posizione medesima in cui quasi tutte, se non tutte, le potenze marittime hanno posto la loro.

E a tale effetto io desidererei che l'onorevole e caro mio amico De Cesare, con quella sua efficace eloquenza, che tutti noi ammiriamo, persuadesse alla Francia il ritiro della legge che ha emanato il 29 gennaio del corrente anno.

Ritirata quella, ridotte, come è stato proposto dall'onorevole Ministro delle Finanze, e ridotte maggiormente, le tasse marittime; ridotte le soverchie difficoltà, che si incontrano negli uffici del Governo per lo allestimento e per la partenza delle navi, e attuata la promettente proposta dell'onorevole Relatore sulla tassa di transito pel canale di Suez, io credo che la nostra marina mercantile potrebbe già svilupparsi maggiormente, e se non giungere a riprendere quello stato floridissimo che aveva per lo passato, avvicinarvisi almeno....

MAGLIANI, *Ministro delle Finanze*. Domando la parola.

Senatore PESCIOTTO. Io, del resto, sulla questione del protezionismo dirò francamente che accetto di buon animo di militare nel caso concreto sotto la stessa bandiera dei 258 voti favorevoli sui 263 dei Senatori francesi, che nella seduta del 27 dello scorso gennaio si pronunciarono a favore della legge promulgata il giorno 29 sulla marina mercantile.

D'animo tranquillo, accetto e mi tengo onorato di seguire, nella specialità del caso, i concetti economici che motivarono il voto dei 258 fra i più insigni ed eletti personaggi della Francia, e, plaudendo, mi permetto di ripe-

tere alle stupende parole, meritevoli di tutta la nostra considerazione, che nell'illustre e rispettabile Consesso, che nel Senato francese e nella seduta suddetta, pronunziò quella celebrità mondiale, quella competenza indiscutibile nelle questioni che riguardano la navigazione, che è il Dupuy de Lôme, e cioè: « Je le sais bien; la prime, c'est un mot qui sonne mal; mais, je le déclare, si ceux qui se décident avec regret à voir accorder des primes à une industrie française, trouvent un autre remède efficace pour sauver la marine marchande, je pourrai me rallier à leur avis; mais ce remède efficace il n'existe pas; on le cherche depuis longtemps: depuis trop d'années Commissions sur Commissions, Gouvernements sur Gouvernements, Assemblées sur Assemblées, s'appliquent à trouver ce remède sans y reussir. Il n'y a de praticable que celui qu'on nous offre aujourd'hui, et le Gouvernement, selon moi, a parfaitement raison de nous le présenter ».

E collo stesso celebre costruttore navale e statista mi si permetta ancora di aggiungere sulla eccezionalità, sulla assoluta differenza esistente tra l'industria navale ed ogni altra industria; eccezionalità e differenza per le quali merita ed ha quasi diritto ad un eccezionale trattamento:

« Enfin, si l'on vient objecter que d'autres industries demanderont le même secours, que l'on veuille bien remarquer - c'est un point sur lequel je ne puis pas appeler l'attention du Sénat - que la situation de la marine est tout exceptionnelle, chargée qu'elle est d'une industrie qui s'exerce sur mer, et qui a la concurrence pour loi, tandis que d'autre part, à l'intérieur de la France, toutes les industries sont protégées encore, et considérablement protégées. Je ne m'en plains pas; c'est ne pas moi qui demanderai, par exemple, la suppression des droits sur les métaux.

« Mais, Messieurs, la situation de la marine marchande, armateurs et constructeurs, est exceptionnelle et demande des mesures exceptionnelles. D'où vient la difficulté?... Peut-être ne le voit-on pas assez; mais elle est réelle. La marine marchande est placée à la limite, à la frontière, entre la mer d'un côté et la terre de l'autre, entre la protection et le libre-échange. L'industrie maritime est donc une

industrie intermédiaire, placée dans une situation exceptionnelle; elle a peut-être droit, par conséquent, à des mesures de protection d'un caractère autre que le régime douanier appliqué aux industries qui s'exercent à l'intérieur du pays ».

Nè vi sia discaro, onorevoli Colleghi, e concedetemi venia, ve ne prego, se ancor una citazione aggiungo a favore del mio tema, della necessità cioè di concedere premi alla costruzione navale ed alla navigazione; citazione eminentemente pratica, del Paul Leroy-Beaulieu, che suona:

« Quand il s'agit de progrès industriels, l'imagination la plus ordinaire (de notre siècle du moins) a toujours été plus près de la vérité que la raison circonspecte et craintive ».

Non insisterò maggiormente su questo punto. Mi sia però permesso di dire ancora poche parole sulla possibilità delle costruzioni navali in ferro; giacchè ieri l'onorevole mio amico Majorana-Calatabiano ha creduto, se pur ho bene inteso, di poter asserire che questo ci era dalla natura quasi rifiutato.

Io credo che la natura non sia mai stata matrigna per nessun paese, ed abbia anzi trattato tutti egualmente purchè gli abitanti colla loro attività ed intelligenza sappiano trarre partito dai doni che essa ha loro impartiti.

L'Inghilterra, è vero, ritrae quasi dallo stesso punto il ferro ed il combustibile, e si trova così nelle più favorevoli condizioni di produzione del ferro grezzo da lavoro. La costituzione geologica d'Italia, per contro, motiva la mancanza di combustibile fossile: questa mancanza, secondo gli economisti, è una ragione per impedirci la produzione utile ed in grande del ferro.

Ma se l'economia suggerisce questo, per altra parte la tecnologia ci dice che il ferro oligisto dell'isola dell'Elba, che le sabbie ferrifere subvesuviane sono un eccellente fondente per i minerali di ferro. Le statistiche provano che del ferro dell'isola d'Elba la maggior quantità va all'estero, ed anzi con un capitolato d'appalto (nel merito del quale ora non debbo entrare) per la concessione durante un triennio dell'estrazione del minerale di ferro dalle miniere dell'or detta isola, si vuole impedire che questa esportazione ecceda le 200 mila tonnellate all'anno.

Or bene, perchè Francia e la stessa Inghil-

terra, sì ricche di minerali ferrosi, importano da noi una sì grande quantità di minerale elbano? Perchè appunto il ferro oligisto dell'isola d'Elba richiede circa un terzo di combustibile di meno per essere convertito in eccellente ghisa, e perchè agisce quale fondente d'altri minerali ferrosi di esso più assai refrattari.

Questa diminuzione della quantità di combustibile necessaria alla riduzione del minerale fa sì che noi possiamo col denaro che da essa consegue pagare la spesa del trasporto dall'Inghilterra e dalla Francia del combustibile che ci occorre per la riduzione, e così questo viene a costarci presso a poco quanto alle ferriere inglesi, e quindi la possibilità in cui siamo di produrre ferro allo stesso prezzo di quelle, sempre quando i grandi capitali occorrenti all'impianto ed all'esercizio di un'officina dotata di quelle tante e costose macchine, attrezzi che oggidì richiede una tale industria avesse garanzia d'esito della grande quantità di ferro che sarebbe necessario producesse.

E dello sviluppo presso di noi della importantissima e principalissima industria che dà nome al secolo, l'industria siderurgica, prego l'on. Ministro della Marina di volersi occupare con grande impegno, perchè senza di essa in tempo di guerra la nostra Marina militare non potrà avere quei soccorsi, quelle provviste che sono tanto necessari ad essa.

Abbiamo un vasto arsenale alla Spezia, forse troppo vasto, abbiamo un arsenale a Venezia; ma sono lontani per la lunghezza delle nostre coste dalle posizioni in cui può aver da combattere la nostra flotta. Inoltre per quanto possa essere grande la operosità in essi, pure non potranno mai sviluppare quell'immenso lavoro, quella produzione che con tanta ammirazione vide il mondo intero essere opera degli stabilimenti privati metallurgici degli Stati Uniti durante la guerra di secessione.

Le potenze marittime che possiamo più un anno che un altro avere avverse, sono bene dotate, posseggono vasti e numerosi opifici metallurgici dotati di tutti quei mezzi moderni che valgono ad estesa e copiosa produzione. Noi, pur troppo, ne siamo quasi privi: è d'uopo, egregio signor Ministro, è d'uopo che il Governo se ne occupi e provveda; così anche eviteremo che si mandino all'estero, come succede anche per parte del Ministero della Guerra, delle cospicue

ed enormi somme per provvederci di materiale guerresco.

Distinte capacità tecnologiche assicurano che quando presso di noi fosse assicurato un cospicuo consumo di ferro, se ne potrebbe produrre qui, in Italia, alle condizioni ed alla stessa bontà, se non maggiore, di quello che ci somministra l'Inghilterra stessa.

Dopo questo non avrei più a dire che sulla concorrenza benefica che il cabotaggio straniero può fare al cabotaggio indigeno. È un fatto che il cabotaggio straniero ha prodotto delle grandi riduzioni nei prezzi di trasporto; ma non solo il cabotaggio, ma anche il naviglio di lungo corso ha dovuto ridurre fortemente i suoi noli.

Due anni or sono nessuna Società trasportava da Genova in America un individuo in terza classe se non che al prezzo di 350 lire.

Al giorno d'oggi i vapori Lavarello, i vapori Piaggio, trasportano da Genova a Montevideo anche per sole 120 lire con grave perdita e iattura.

E ciò perchè appunto i piroscafi della Germania vengono continuamente nei nostri porti e punto non esitano a far divulgare quanto e più loro riesce, essere loro scopo, essere volontà loro di rimanere padroni dei trasporti marittimi fra Italia ed America, sciupando se occorre 10 ed anche 15 e più milioni, con stabilire per quanto tempo sia per risultar loro necessario, prezzi infimi, tali da attirar loro tutti gli emigranti, tutti i viaggiatori, tutte le mercanzie, salvo a rifarsi con quel rialzo dei prezzi medesimi che le circostanze saranno loro per consigliare quando sieno padroni soli del mare.

Per poco che duri tale una concorrenza, tra i potenti mezzi dei quali dispongono le Compagnie germaniche, oltre il grande appoggio che hanno dal loro Governo, i nostri armatori, con mezzi pecuniari relativamente limitati senza nessun appoggio dal Governo, dovranno cedere ai più potenti. Nè, o Signori, vale per quest'industria quanto per la generalità delle altre, e cioè che il rialzo dei prezzi fatto dal monopolista permette di ritornare con esso in lizza imperocchè occorrono anni ed anni, e troppo grossi capitali per impiantare una flotta in ferro ed a vapore, e mentre decorre questo tempo il già rimasto vincitore accumula

pecunia per rovinare la nuova intrapresa, se pur una nuova fosse imprevidentemente per nascere, e per esporre cospicui capitali; e già ebbi a dire che si pecca piuttosto di soverchia prudenza.

L'onorevole Giovanola volle constatare che malgrado la lamentata sofferenza della navigazione, pure la Società Piaggio, quella Lavarello, la Pugliese ed altre continuano a fiorire.

Mi permetta: la Società Piaggio aveva 4 belli, capaci e buoni, vapori; ora non ne ha più che soli due.

Il *Pampas* si è abbruciato a Rio-Janeiro nel dicembre u. s., la *Columbia* fu perduta nei banchi di punta Belmonte, ad 80 miglia da Bahia nell'America Meridionale.

Senatore GIOVANOLA. Erano assicurati.

Senatore PESCIOTTO. Sì, onor. Collega, erano assicurati, ma intanto non sono stati, nè opino si pensi a surrogarli con altri.

Ma sento che mi dilungo di troppo, e di troppo assai mi dilungherei abusando della vostra cortesia, se mi facessi ad esporre molti altri fatti, che m'affluiscono alla mente sulla *benefica concorrenza*: esporvi numerose ed estese iatture da essa prodotte a vantaggio di alcuno, a rovina di moltissimi della non concorrenza, ma prepotenza del danaroso su coloro che lo sono meno, giusta molti e tristi fatti che ho personalmente constatati nella mia vita pratica d'ingegnere.

Finisco con le stesse parole che ho espresso ieri.

Signori, la marina non è morta; non è nemmeno in agonia; è però in grande sofferenza.

Quanto prima avremo il Gottardo aperto, ed i nostri porti ampi, sicuri e ben disposti alle operazioni di carico e discarico. La Francia, l'Alemagna, l'Inghilterra non sono inopere; si preparano ad usufruire di questi vantaggi; si preparano ad impadronirsi del commercio dell'Oriente coll'Europa.

Per carità di patria, non vogliate, onorevoli Colleghi, non voglia il Governo, che mentre Roma delibera, Sagunto sia espugnata.

PRESIDENTE. Il signor Ministro delle Finanze ha la parola.

MAGLIANI, *Ministro delle Finanze*. Mi permetta il Senato di dire due sole parole per la parte che può spettare a me come Ministro delle Finanze in quest'ampia discussione.

Sta dinanzi al Senato un progetto di legge

SESSIONE DEL 1880-81 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 24 FEBBRAIO 1881

d'iniziativa della Camera dei Deputati per una inchiesta sulle condizioni della nostra marina mercantile.

Questo progetto di legge ha dato luogo in questo illustre Consesso ad una dottà e larghissima discussione.

Di ciò il paese non può che rallegrarsi moltissimo. Ma, o Signori, questa stessa discussione, che onora di certo la sapienza e l'autorità del Senato, è la più chiara prova della opportunità, anzi della necessità dell'inchiesta deliberata dalla Camera elettiva, imperocchè uomini di singolare competenza in questa materia non si sono trovati d'accordo sopra punti importantissimi, e questo dimostra evidentemente la necessità di nuove indagini e di maggiori studi.

Disaccordo parmi che vi sia nel valutare la intensità dei mali che travagliano l'industria nautica in Italia; mali che in genere sono riconosciuti da tutti, ma la cui gravezza è apprezzata in diverso grado.

Io mi accordo intieramente nelle cose molto giuste e giudiziose dette poco fa dall'onorevole Relatore.

Avrei io stesso recate innanti al Senato delle cifre e dei fatti se egli non avesse prevenuto il mio desiderio.

Non solo vi è disaccordo, parmi, intorno all'intensità dei mali ai quali sia da provvedere, ma vi ha pure disaccordo intorno alle cause di cotesti mali.

Il Governo pensò di mitigarli presentando un progetto di legge di riforma delle tasse marittime.

Era pure intenzione del Governo di procurare maggiori agevolanze alla marina mercantile italiana in occasione di convenzioni commerciali con altri paesi, assicurando al nostro naviglio una più larga estensione di cabotaggio estero.

Era infine intenzione del Governo di affrettare con ogni sforzo possibile il riscatto del passaggio dell'istmo di Suez.

Ma questi che a parere del Governo potevano essere rimedi sufficienti, tali ad altri non parvero dopo un nuovo sistema di protezione inaugurato da una vicina nazione.

Una delle cause del decadimento della marina mercantile che apparisce più evidente, è una causa economica generale; una sproporzione

cioè tra l'offerta e la richiesta dei trasporti. La quantità delle navi supera il bisogno.

Orbene, se questa è una delle cause di decadenza, io domando: il sistema dei premi è un sistema appropriato, logico, idoneo a guarire il male?

Vi è un'altra causa del malessere della marina mercantile; vi è cioè la trasformazione che si sta operando tra i legni a vela ed i legni a vapore. Ma anche questa è una legge d'evoluzione economica. Quante industrie in questo secolo non si sono trasformate? Non abbiamo veduto i telai meccanici sostituiti a quelli a mano; le strade ferrate sostituite alle ordinarie: le grandi industrie prendere ognora il sopravvento sulle piccole, lasciando transitoriamente vittime, danni e dolori? Certo il Governo è intervenuto a mitigare le conseguenze di questa legge economica, la quale è necessaria per il progresso umano. Il Governo è intervenuto; ma prima d'intervenire, ha voluto indagare i fatti speciali e l'intensità del male, imperocchè, se da una parte sentiva il bisogno di temperare le conseguenze di un'evoluzione economica necessaria, dall'altra parte aveva il dovere sacro di tutelare gl'interessi dei contribuenti, di non aggravare il bilancio dello Stato di una spesa che non fosse essenzialmente e necessariamente dovuta.

Dunque nè le cause, nè i rimedi sono ancora abbastanza studiati, o Signori. Vi è disaccordo; si può ripetere con Livio: *Nec vitia, nec remedia pati possumus.*

In questa condizione di cose non è egli evidente che l'unica via possibile e ragionevole è quella di una inchiesta? E a me pare tanto più necessaria l'inchiesta, quando considero che coloro i quali, credo troppo facilmente, citano esempî invocando anche presso di noi il sistema dei premi, dimenticano come sia necessario investigare in quale modo si possa attuare questo sistema, posto pure che in astratto sia plausibile. Daremo noi premi alla costruzione o ai servizi? A quali costruzioni; a quali servizi? Vi è un conflitto fra la marina a vela e quella a vapore. Daremo premi all'una od all'altra? All'una sola a danno dell'altra? In qual modo saranno graduati, stabiliti, commisurati questi premi? Quale sarà il loro ammontare sul bilancio dello Stato? Vi sarà un'incognita, un salto nel buio, ovvero una spesa certa e de-

terminata che noi potremo con cognizione di causa porre a carico dei contribuenti? Tutti questi sono termini di un problema indefinito; non sono ancora termini di un problema certo, concreto e studiato.

Quindi io credo che allo stato attuale delle cose si possa continuare a discutere lungamente e largamente sul tema importantissimo che è sottoposto al Senato, si possano fare lunghe e dotte osservazioni; ma la conseguenza, la conclusione logica e pratica di qualunque discussione sarà sempre questa: Che essendovi disaccordo sulle cause e sui rimedi opportuni, e, poichè ancora tutti gl'interessi non sono stati valutati, e non ancora la questione è stata studiata dal lato pratico e concreto, e poichè in fin dei conti nessun progetto concreto è ancora dinanzi al Parlamento sul quale possa cadere una deliberazione legislativa e pratica, ne deriva la conseguenza necessaria che sia da adottare il partito prudente che la Camera ha adottato, di ordinare cioè l'inchiesta.

Dopo ciò, io vorrei sperare che il Senato, pur riservando ogni apprezzamento sul merito della questione, voglia non pertanto non indugiare a dare il suo voto favorevole alla proposta di legge.

Rispondo ora ad un'interrogazione fattami direttamente dal Senatore Caracciolo di Bella, il quale è poco favorevole, ed in ciò sono d'accordo con lui, al sistema dei premi della legislazione francese.

Egli mi domandò se questo sistema si possa considerare consentaneo allo spirito dei trattati commerciali che esistono fra la Francia e l'Italia.

Quantunque la materia sia delicata, non esito a dichiarare che, guardando non tanto alla lettera quanto allo spirito dei trattati commerciali, il sistema dei premi non è conforme allo spirito stesso. (*Segni d'approvazione*).

Io credo prematuro qualunque passo nel senso di richiedere l'osservanza rigorosa dei trattati nella pendenza dell'inchiesta che si sta per aprire. Vi è pur troppo un'opinione, che non è la mia, un'opinione sparsa in varie parti dell'Italia, e che si fa strada anche nel Parlamento, che l'Italia debba anch'essa mettersi nella via dei premi, delle rappresaglie, non più di tariffa, ma di premi, il che io credo non solo pericoloso per sè medesimo, ma dannoso a tutti.

In questo stato di cose mentre è anche pos-

sibile che noi dovessimo adottare in parte od in tutto il sistema adottato dalla Francia, credo convenga lasciare intatta la questione.

Questa è una mia opinione personale, che specialmente pendente l'inchiesta non deve tradursi ad alcuna conseguenza pratica.

PRESIDENTE. Il Senatore Majorana-Calatabiano ha la parola per un fatto personale.

Senatore MAJORANA-CALATABIANO. Io non rientrerò nella discussione; rileverò soltanto un fatto personale a cui dà occasione l'on. mio amico Senatore Pescetto.

Egli imputava a me e ad altri onorevoli Colleghi di avergli attribuite opinioni diverse dalle sue; e sono stato attentissimo in attesa dell'indicazione di qualcuna delle opinioni che, a suo giudizio, avessi potuto infondatamente attribuirgli.

Ma io lo ringrazio; chè non ha indicato nessun fatto; e quindi mi ha persuaso che non meritavo la sua imputazione.

Invece, egli, l'onorevole mio amico Pescetto, mi ha attribuito due opinioni che sono del tutto contrarie alle mie. Potrei su ciò anche tacermi, pregandolo di leggere a questo proposito il rendiconto della stenografia ufficiale.

Ha detto che io pensava di doversi fare l'inchiesta per verificare la quantità del naviglio, la grossa e la piccola portata, la parte a vela e la parte a vapore, quella di legno, quella di ferro e di acciaio; di verificare altre cose importanti allo scopo.

No, onorevole Pescetto. Io ho detto: L'inchiesta si presenta facilissima perchè gli elementi e i documenti, cioè i materiali sopra i fatti più importanti che essa deve valutare, esistono. Quindi è una semplice opera di studio quella che su quei punti dev'essere condotta, non propriamente d'inchiesta.

E se così non fosse, i quattro mesi non basterebbero neppure per bene esordire nell'intraprenderla.

Se così non fosse, le 20 mila lire non basterebbero che per pochi giorni di lavoro fuori della Capitale.

Dunque, per facilitare il compito dell'inchiesta, io ho accennato all'esistenza dei materiali che principalmente si sono raccolti presso il Ministero di Agricoltura, che io in tempi non lontani ho avuto l'onore di dirigere.

E noti, onorevole Pescetto, che il mio con-

cetto ha un precedente parlamentare. Nella discussione presso l'uno e l'altro ramo del Parlamento della legge sull'inchiesta agraria, legge che è da me controfirmata, si sollevava la stessa difficoltà per il tempo e per i pochi danari stabiliti allo scopo.

Ma anche allora si disse: Vedete, i materiali dell'inchiesta esistono; quindi i membri che comporranno la Commissione devono innanzi tutto ben vagliare quei materiali, ridurli ad un preambolo del loro lavoro, e valersene quale guida nelle indagini e nei giudizi; al Parlamento poi il resto....

Senatore DE CESARE. Domando la parola.

Senatore MAJORANA-CALATABIANO.... Il Senatore Pescetto mi ha attribuita un'altra opinione, cioè che io negassi in modo assoluto che in Italia si potessero fare delle costruzioni in ferro. Io ho detto solo questo: Che, quando dai componenti della Commissione d'inchiesta si studierà il tema delle cause che tengono in condizioni d'inferiorità le nostre industrie marinesche, sarà bene che non si dimentichi di portare l'attenzione anche sulle cause naturali.

Sarei lietissimo di accettare le osservazioni rosee dell'onorevole Pescetto, e naturalmente ci avrei la mia parte di utile come Italiano. Ma nessuno potrà dire che, rispetto al ferro ed al carbone, noi siamo, nonchè superiori, nemmeno in condizioni economiche eguali ad altri paesi.

Del resto, quando si hanno da studiare le cause naturali, non vuol dire che si debbano studiare nella sola parte degli ostacoli, ma si devono anche in quella di giovamento, avvertendo che la natura stessa potrebbe prestarsi come rimedio ai mali futuri, oltrechè ai mali presenti. E vi sono delle cause naturali vantaggiose che io anche accennai, e che ora l'onorevole Relatore non ha mancato di rilevare.

Fatte queste osservazioni, io credo aver provato che non hanno alcun fondamento gli appunti che all'onorevole Pescetto piacque di farmi.

Senatore CARACCILO DI BELLA. Domando la parola.

PRESIDENTE. L'onorevole Senatore De Cesare ha facoltà di parlare.

Senatore DE CESARE. Dirò due parole soltanto riguardo alla protesta fatta dall'on. Senatore Majorana per le cose da lui dette. Siccome l'ono-

revole Pescetto nel suo discorso ci ha appaiati, e poichè l'on. Majorana dichiarò di non aver detto le cose ripetute dal suo e mio contraddittore, io sono obbligato di affermare che le cose che l'on. Pescetto indistintamente attribuisce a me ed all'on. Senatore Majorana non sono esatte. Si abbia invece ciascuno il suo. E per vero dire, io non dissi ieri più di quello che ha detto oggi l'on. Ministro delle Finanze, e mi congratulo meco stesso di essermi incontrato con lui in un solo pensiero. Questa dichiarazione era necessaria dopo quella dell'on. Senatore Majorana. Io non parlai mai sulle cose di cui ha discorso l'onorevole Pescetto oggi.

PRESIDENTE. La parola è all'onorevole Senatore Caracciolo di Bella.

Senatore CARACCILO DI BELLA. Ringrazio il signor Ministro delle Finanze delle dichiarazioni che egli ha fatte, non solo per l'interpretazione ch'egli diede del provvedimento preso dal Parlamento francese quanto al sussidio per la costruzione delle navi, ma ben anche per il pensiero manifestato di non essere disposto ad usare veruna rappresaglia o a non voler promuovere veruna risoluzione somigliante in Italia finchè duri l'inchiesta della quale discutiamo presentemente.

Vorrei aggiungere, o piuttosto rinnovare, una sola raccomandazione; ed è ch'egli si faccia interprete presso il signor Ministro degli Affari Esteri di un mio desiderio, quello cioè che se qualcuna delle potenze amiche faccia qualche dimostranza contro il provvedimento che fu preso, il Governo italiano vi si voglia associare in modo da valersene poi nei prossimi trattati per la nuova convenzione marittima e commerciale.

L'onorevole Pescetto mi ha avvertito che l'atto legislativo in parola è già stato promulgato; ma restano integri il mio desiderio e la mia raccomandazione, poichè potrebbe ricevere modificazioni a compenso in qualche futuro negoziato.

PRESIDENTE. La parola è all'on. Ministro delle Finanze.

MAGLIANI, *Ministro delle Finanze*. Trovo giustissima la raccomandazione dell'onorevole Caracciolo di Bella, e non mancherò di riferirla all'onorevole mio Collega, il Ministro degli Affari Esteri.

ACTON, *Ministro della Marina*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

ACTON, *Ministro della Marina*. Io non farò che rispondere brevemente a taluni reclami che ha fatto l'onorevole Pescetto, riguardo al ritardo che frapponavano le autorità per provvedere i bastimenti nelle spedizioni.

Le formalità che si richiedono sono le sole prescritte per legge, e su queste non si era fatto mai reclamo, nè dai capitani nè dagli uffici di porto. Vi furono solo delle lagnanze riguardo alla questione di registro; ma, d'iniziativa del Ministro della Marina, il Ministro delle Finanze ha tolto ogni ritardo a queste formalità.

Di più, posso affermare all'on. Pescetto che quando misi in vigore il regolamento per l'applicazione del codice, mi diressi alle autorità, dichiarando che avrei premiato quei funzionari i quali dimostrassero la possibilità di togliere o di diminuire qualunque formalità. Ma sino ad oggi nessuna proposta mi è pervenuta; il che non sarebbe avvenuto se le autorità, per i reclami dei capitani di marina, avessero riconosciuto l'inutilità e la lungaggine delle formalità in uso.

L'onorevole Rossi manifestava il desiderio, che il Governo avesse escluso dalla Commissione d'inchiesta gli impiegati governativi. Mi duole di non poter soddisfare al suo desiderio; certamente io porrò qualche capitano di marina nella Commissione d'inchiesta; ma egli è necessario che io mi valga di quei mezzi che meglio possono riuscire allo scopo a cui essa mira.

L'onorevole Alvisi, nel dichiarare che egli portava opinione di trasportare la Direzione generale della marina mercantile al Ministero d'Industria e Commercio, affermava che questa Direzione era inceppata dalle autorità militari che fanno parte di tale amministrazione. Mi corre l'obbligo di dichiarare all'onorevole Alvisi che nella Direzione della marina mercantile non ci è nessun militare, e che la Direzione stessa è autonoma ed ha un direttore, che fu sino a ieri Deputato al Parlamento.

Per conseguenza, il passaggio di codesta Direzione al Ministero d'Industria e Commercio, non sarebbe che un cambiamento di residenza.

Mi pare così di avere risposto alle varie obiezioni che mi sono state mosse.

Senatore ALVISI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ora ha facoltà di parlare l'onorevole Senatore Rossi Alessandro.

Senatore ROSSI A. Nemmeno io rientrerò nella discussione, tanto più che a votare l'inchiesta siamo tutti concordi. Ma mi occorre rilevare alcune espressioni dell'onor. De Cesare e dell'onor. Relatore dell'Ufficio Centrale, le quali riguardano me direttamente.

Ieri, notando le cause della decadenza della nostra marina mercantile, e sulle quali, mi piace dirlo, in massima mi sono trovato d'accordo con l'opinione degli altri oratori, io non ho proposto provvedimenti speciali, ma ho creduto necessario di sollevare la questione a quei principi d'ordine generale, nei quali non ho avuto la fortuna d'incontrare le simpatie del mio amico l'onor. De Cesare.

Laonde l'onor. De Cesare mi ha chiamato protezionista coraggioso e convinto. Io non mi approprierò que' due epiteti in questo momento, ma lo ringrazio. E tanto più, dopo ch'egli ha soggiunto di non essere partigiano della protezione estrema....

Senatore DE CESARE. E nemmeno della moderata....

Senatore ROSSI A.... Quella espressione ebbe per me un alto significato. Io posso vivere tranquillo, perchè i fatti che avvengono nella politica economica dell'epoca attuale danno ogni giorno più ragione a quelli che pensano come me; e vedo che hanno cominciato già a scuotere anche le ferree convinzioni del mio carissimo amico De Cesare....

Senatore DE CESARE. Niente affatto!

Senatore ROSSI A.... Ed ora una risposta all'egregio Relatore dell'Ufficio Centrale.

Ieri ho detto che nemmeno il taglio dell'istmo di Suez ed altri fatti e disposizioni favorevoli avevano potuto rialzare la marina mercantile; e l'onorevole Giovanola, non potendo contrastare il fatto, ha osservato che l'istmo di Suez non poté dare gli sperati risultamenti perchè è contrariato da un enorme pedaggio, che sole le Compagnie estere sovvenzionate possono affrontare. Con questo egli veniva a dar ragione al mio dire. Momenti fa l'onor. Pescetto raccomandava all'onor. De Cesare di far di tutto perchè la Francia revochi il sistema dei premi, ed io posso unirmi all'onor. Giovanola per provocare l'abolizione dei pedaggi. Lo dirà a suo tempo anche l'inchiesta; ma, col vento che spira,

io dubito che la nostra marina non trarrà grandi rimedi da questi mezzi morali.

Due parole su quel povero Congresso di Camogli:

Erano pur quasi 500 colà i rappresentanti delle nostre città marittime; e, insieme ai costruttori ed i naviganti a vapore, vi erano più particolarmente rappresentati gl'interessi delle costruzioni a vela.

Una industria così fiorente ancora dieci anni fa, e che, come avete udito dal Senatore Corsi, non è ancora morta, può bene ancora risorgere, e la ricerca dei mezzi proporzionati a un così importante scopo sarà uno degli oggetti dell'inchiesta.

Al Congresso di Camogli erano dunque la più gran parte dei nostri navarchi, la marina a vela, la marina a vapore vi erano rappresentate, e c'erano altresì degli uomini politici.

Perchè dunque piacque al mio amico onorevole De Cesare di qualificare quel Congresso col nome di Congregazione di Camogli, e perchè l'onorevole Relatore ha ripetuto, anch'egli, certo in buona fede, quel titolo peggiorativo?

Vi figuravano, è vero, cogl'interessi del paese e di tutti, anche gl'interessi privati. E che perciò?

Pensate che nel Parlamento inglese si trattano gli affari dei pescivendoli, dei birrai, dei mercanti di cuoi, che sono interessi di corporazioni e di privati, e il Parlamento non isdegnava di farsene l'interprete quando lo esige ragione di Stato.

Non è un verbo che ha inteso di pronunziare Camogli, come si espresse l'onorevole Relatore; è uno dei tanti interessi italiani che vi ha agitate ed espresse le sue opinioni per bocca di uomini competentissimi e degni di rispetto, ed io vorrei che lanaiuoli, setaiuoli, tintori e costruttori ed altri ne facessero di simili Congressi più frequentemente.

Non sono, non saranno le deliberazioni di questi Congressi che vengano ad imporsi al Parlamento; ma il Parlamento se ne può e, all'occorrenza, se ne deve valere a propria istruzione. E io ho citato ieri il Congresso di Camogli in questo senso soltanto.

Ho detto, cioè, che non credeva l'inchiesta necessaria, perchè da un lato si avevano gli Atti ufficiali del Governo, dall'altro una buona

luce si poteva ritrarre anche dal Congresso di Camogli.

Ecco in qual senso ho citato il Congresso di Camogli.

L'ho citato una seconda volta per fare quella proposta, che con mio dispiacere non vedo accolta dallo onorevole Ministro della Marina, la proposta cioè d'introdurre nella Commissione d'inchiesta qualche costruttore e qualche armatore, sicuro che in tal modo la inchiesta camminerebbe meglio, e che ne sarebbero anche meglio affidati quelli che vi sono più direttamente interessati e coi quali, checchè se ne dica, è interessato il paese intiero.

Dopo questo io ho finito; e, per le ragioni che dissi ieri, io pure voterò l'inchiesta.

Senatore ALVISI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola il Senatore Alvisi.

Senatore ALVISI. Rispondo solamente ad un punto della questione, a cui l'onorevole Ministro della Marina ha dato una interpretazione che veramente io non posso approvare.

Egli ha udito dall'onorevole Pescetto che il distacco di questo servizio della Direzione della marina mercantile da quello della Direzione della marina militare è stato proposto da tempo antico.

Io pure ricordo che in tutte le Relazioni che si sono fatte sul bilancio del Ministero dell'Agricoltura e Commercio, la Commissione generale dei bilanci ha dato il suo voto favorevole al passaggio della marina mercantile dal Ministero della Marina a quello dell'Agricoltura, Industria e Commercio; di questo concetto io me ne sono fatto interprete nelle mie Relazioni.

Ma se il Senato desidera giudicare confortato da un parere recentissimo molto autorevole e anche più esplicito, leggerò un brano della Relazione dell'onorevole Senatore Boccardo, che si attaglia perfettamente al soggetto dell'inchiesta abbastanza indeterminata, che si contempla nell'art. 1º del progetto.

La Relazione fu estesa e approvata da una Commissione governativa con maggioranza di Senatori, e sembra scritta quasi appositamente perchè il Ministro della Marina intenda dalla voce dell'onorevole Boccardo la necessità di togliere dal suo Dicastero il servizio in discorso.

Credo che il Senato dividerà con me la opinione che debbano essere molto rispettati ed

autorevoli i pronunziati della Commissione, che riassume i veri termini della inchiesta che io ho sviluppato con vivacità minore della seguente descrizione, che prego il Senato di ponderare:

« Tutte le nazioni marittime sono in questo momento, o Signori, comprese da una specie di agitazione febbrile per caldeggiare e promuovere i supremi interessi del traffico. Governi e privati, associazioni, economisti, statisti, armatori, tutti volgono ansiosamente il pensiero a questo affascinante mondo del mare, al quale l'umanità va debitrice dei passi più decisivi della sua civiltà. Dacchè il genio di Fulton applicò alla nave la creazione di Watt; dacchè il ferro cominciò la sua vittoriosa concorrenza al legno nelle antiche costruzioni; dacchè, applicando il fecondo principio della grande produzione, gl'ingegneri della scuola dei Froude e degli Scott-Russel ampliarono così smisuratamente le dimensioni dei bastimenti, ed il rapporto tra lunghezza e larghezza dalla timida espressione di 1:6 si venne portando ai valori di 1:9, di 1:10 e persino di 1:12, il materiale nautico subì una profonda rivoluzione, alla quale noi dobbiamo prendere la parte che ci spetta, sotto pena di irreparabile decadenza.

« In Francia, le Commissioni parlamentari si succedono per invocare dal Governo e dal paese sollecite cure a beneficio della marina, per alleviarne i gravami fiscali, per dotarla di porti ai quali nulla manchi per attirare la più gran mole di scambi. In Norvegia si riducono del 5 per cento i balzelli sulla navigazione. La Germania studia i modi migliori per riparare alla frequenza degli infortuni marittimi. La Gran Bretagna, pur così restia ad ogni freno d'intromissione governativa, assiste plaudente alla violenta agitazione suscitata dal signor Plimsoll, e pubblica nel suo *Shipping-Act* un codice completo, destinato a guarentire la vita degli equipaggi contro l'ingordigia degli armatori, e questi ed il pubblico dalla immoralità o dalla imprevidenza dei capitani e dei marinai.

« Molti di questi abusi esistono, o Signori, fra noi; e ad essi se ne aggiungono altri, tutti nostri: l'enormità di talune contribuzioni, il vieto spirito fiscale e burocratico a cui s'ispirano non poche discipline, un complesso di

privilegi, di corporazioni e di monopoli che inceppano nei porti la libertà del lavoro.

« A tanti mali è poco sperabile un pronto rimedio, finchè la marina mercantile si trovi nella dipendenza del Ministero della flotta, giustamente preoccupato di ben altri e per lui prevalenti interessi. I bisogni, le tendenze, le aspirazioni, i movimenti della navigazione commerciale sono non solamente diversi, ma spesso d'indole opposta a quella a cui s'ispira la marina da guerra. A capo di questa un ammiraglio; di quella un economista.

« Per queste ragioni, richiamando un concetto che è già antico nel nostro paese, la Sottocommissione vi prega, o Signori, di proporre che la marina mercantile sia posta *nella dipendenza del Ministero del Commercio*, cui dovrà quindi spettare tutto ciò che s'attiene al conferimento di patenti di grado a capitani, ingegneri navali, costruttori navali, stazatori e macchinisti; a concessioni di spiagge per cantieri; a concessioni di arenili e di mare territoriale per uso industriale e commerciale (attribuzione quest'ultima spettante finora al Ministero di Finanze); alla polizia delle spiagge ed al servizio dei fari; alla vigilanza sui cantieri; alla sanità marittima (che ora si trova nella dipendenza del Ministro dell'Interno); alle Compagnie di navigazione a vapore; alle assicurazioni marittime ».

Queste sono le basi concrete della inchiesta esposte recentemente, come dissi, da una Commissione governativa formata da Senatori e Deputati, della quale il Relatore era l'onorevole Boccardo e Presidente l'onorevole Martinelli.

La mia opinione dunque era bene appoggiata quando io la esprimevo al Senato e la raccomandava all'onorevole Ministro della Marina.

Senatore DE CESARE. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore DE CESARE. Io sono obbligato assolutamente, e me lo permetta il Senato, di rispondere all'onorevole Senatore Rossi.

Egli ha detto cose gravi in brevi parole, accompagnando soprattutto con una certa ironia queste parole: *L'onorevole De Cesare faccia mutare la legge del 29 gennaio 1881 in Francia*. Veramente questa potenza l'avrebbe il solo Senatore Rossi, protezionista per eccellenza, poichè egli troverebbe in Francia pronti ad

SESSIONE DEL 1880-81 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 24 FEBBRAIO 1881

ascoltarlo i 258 protezionisti che votarono la legge del 29 gennaio 1881. Io veramente starei coi cinque della minoranza; la maggioranza dunque è tutta per lui, e potrebbe egli far dei buoni uffici in questo senso e per l'interesse comune delle due nazioni.

Che la Francia poi sia in una via pericolosa per se stessa e non per noi, per me non vi è alcun dubbio. Imperocchè i trattati per ordine dell'imperatore Napoleone III stipulati dalla mente chiarissima del Rouher nel 1860 coll'Inghilterra e nel 1863 coll'Italia, hanno traversato le guerre più desolanti in 20 anni, hanno affrontato le epoche più agitate e più rivoluzionarie per tutti i popoli dell'Europa, e ciò non ostante quei trattati hanno prodotto quest'effetto alla Francia:

Nel 1860 la navigazione e nello stesso tempo i movimenti e il valore delle importazioni e delle esportazioni francesi non arrivavano a 5 miliardi, ed oggi invece sono di circa 8 miliardi di franchi.

Questa è la differenza tra la libertà e il protezionismo a cui oggi pare che vada incontro la Francia con animo tranquillo.

Una parola amica io dissi ieri alla Francia, cioè: *che ho fiducia che essa intelligente e liberale qual'è, non vorrà proseguire in questa via disastrosa e fatale.*

Ecco cosa dissi ieri, e non altro.

L'onor. Senatore Rossi mi ha fatto un altro appunto, di cui sono in verità assai dolente. Gli è sembrato che avessi messo in caricatura il Congresso, dice lui, di Camogli, ed io ripeto la *Congregazione di Camogli.*

L'onorevole Senatore Rossi non deve additare a me il vocabolo di cui posso e debbo servirmi.

Prima di rimproverarmi doveva consultare almeno il vocabolario di Manuzzi, e leggere cosa significa Congregazione.

CONGREGAZIONE. *Il congregarsi; Compagnia, Adunanza; lat. congregatio.* E se vuole degli esempî di grandi scrittori del trecento e del cinquecento che sono testi di lingua, potrà l'onorevole Senatore Rossi leggere eziandio: *entrò nella congregazione di tutto il popolo, e diede loro la loro franchezza.* E appresso: *Seleuco incontante fece una grande congregazione di tutta la comunità, e parlò loro pubblicamente....*

Senatore AMARI. Ma quella non è più lingua parlata....

Senatore DE CESARE. Io non ho colpa se non si parla più questa bellissima lingua, onorevole Senatore Amari; la colpa è di chi voleva rimproverare a me di avere usato un termine italianissimo nel dire Congregazione di Camogli e non Congresso di Camogli.

Io era in obbligo di fare questa dichiarazione, perchè la Congregazione, o Congresso di Camogli, come dice il Senatore Rossi, era composto di marinari e di persone rispettabilissime, che si congregavano lì per tutelare i loro interessi.

Quando si tratta di simili cose serie, io non faccio ironie, ma parlo il linguaggio serio della verità.

PRESIDENTE. La parola spetta al Ministro della Marina.

ACTON, *Ministro della Marina.* Ho preso la parola per dichiarare al Senatore Rossi che io non ho detto di escludere l'elemento mercantile, ma di comprenderlo. Solo ho detto che non potevo accettare l'assoluta esclusione degli impiegati governativi come egli aveva domandato ieri.

PRESIDENTE. Il signor Ministro di Agricoltura, Industria e Commercio ha la parola.

MICELLI, *Ministro di Agricoltura, Industria e Commercio.* Ieri non ebbi la fortuna di assistere alla tornata di questo illustre Consesso, perchè fui obbligato dai doveri del mio ufficio a rimanere nell'altro ramo del Parlamento.

E giacchè parlo di questo, debbo chiedere venia al Senato, se nei giorni passati, per le stesse ragioni due progetti di legge da me presentati dovettero esser sostenuti da un mio Collega.

Sebbene sia stato lontano ieri, pure, da quanto ho raccolto dai discorsi pronunciati oggi, rilevo che tutti gli onorevoli Senatori sembra che si compiacciano di accettare la proposta d'inchiesta, e che, malgrado qualche divergenza, si conviene che questa inchiesta debba votarsi.

Forse l'unico oppositore, se non erro, è l'onorevole mio amico Pescetto.

Io non entro nei molti argomenti che sono stati in questa tornata messi innanzi dai vari oratori; però mi giova osservare che qui non è questione di scegliere tra i vari rimedi coi

quali possiamo ovviare al grave inconveniente che deploriamo, ossia alla decadenza della nostra marina mercantile.

Qui l'unico argomento è se ci convenga istituire questa Commissione d'inchiesta, affinché studi, riguardo alle cause e ai rimedi, per eliminare o diminuire il male che noi deploriamo.

Credo che sia mio dovere, come Ministro di Agricoltura, Industria e Commercio, ed io ne sono convinto, che il miglior modo per tutelare questo interesse nelle attuali nostre contingenze sia quello di decretare l'inchiesta.

Credo che se il Parlamento volesse nelle attuali condizioni prendere un partito per fissare le cause che hanno prodotto la decadenza della nostra marina mercantile, e di provvedere ai rimedi, correrebbe rischio di commettere qualche errore, di cui indi a poco potremmo gravemente pentirci.

Signori, lo stesso Senatore Pescetto diceva poco fa: Ma perchè affliggerci tanto per indagare le cause di questa nostra sventura, se queste cause sono note a tutti?

L'onorevole Pescetto può avere la convinzione che le cause siano le tali o le tali altre; ma io domando a lui stesso, se ha fatto bene i suoi conti riguardo all'efficienza di ciascuna di queste cause che costituiscono un complesso produttore questo fenomeno? Immaginiamo che noi prendessimo dei provvedimenti tali da contemplare qualcuna delle cause, non tutte quelle che dovremmo, di modo che noi potremmo non proporzionare i rimedi all'efficienza di ciascuna causa.

Questi rimedi sarebbero essi in grado di eliminare il male? Credo di no; invece di rimedi, noi potremmo mettere innanzi dei mezzi che non farebbero altro che aggravare la nostra condizione.

In questo stato di cose io prego anche l'onorevole Senatore Pescetto, il quale si è anch'esso mostrato contrario all'inchiesta, non ritenendola utile, di volerla votare colla fiducia dimostrata dall'onorevole Senatore Corsi, il quale fu il primo a prendere la parola nella tornata di oggi esprimendo la convinzione che l'inchiesta possa essere utile al paese.

Egli poscia ricordava alcune altre inchieste, sulle prime contrastate e poscia riconosciute

giovevoli e benefiche per gl'interessi della nazione.

A questo proposito io prenderò ad esempio l'inchiesta industriale. Di questa in principio molti parlarono, non dico con disprezzo, ma certo con leggerezza. Ebbene, ora tutti convengono che le riforme del nostro sistema daziario le dobbiamo a quella inchiesta.

Io sono sicuro, sono convinto, che l'inchiesta sulla marina darà buoni risultati, epperò non mi resta altro che esortare i pochi dissenzienti che si trovano in questo alto Consesso di votarla, perchè la Commissione che verrà eletta possa al più presto incominciare i suoi lavori.

Senatore PESCIOTTO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore PESCIOTTO. Le parole che ha pronunciate or ora l'onorevole Ministro d'Agricoltura e Commercio mi obbligano a dichiarare che ieri, nel terminare il mio discorso, io ho detto che, quantunque poco o nulla convinto dell'utilità pratica, pur non mi sarei opposto all'inchiesta. Solo aggiunti che non credeva che essa potesse produrre a tempo quanto ha urgente bisogno d'avere la marina mercantile, ed espressi abbastanza chiaro, mi pare, il concetto che bisognava bensì fare l'inchiesta per vedere il di più da farsi, ma che intanto era necessario che il Governo procurasse di mettere la nostra marina mercantile in condizioni uguali a quelle nelle quali le altre potenze marittime hanno posto le rispettive marine.

In questo stato di cose, se io avessi ancora qualche dubbio sul mio voto, l'asseveranza di tanti onorevoli Colleghi sull'utilità dell'inchiesta, il desiderio che ho sempre avuto di migliorare la nostra marina mercantile e la stima che professo all'onorevole mio amico, il Ministro di Agricoltura e Commercio, m'indurrebbero a non osteggiarla, a non respingerla.

Detto questo, io non ho altro da aggiungere fuorchè pregare gli onorevoli miei amici e Colleghi De Cesare e Majorana a ritenere che non credevo, ma che le bozze stenografiche pur troppo provano, aver io detto che essi mi hanno fatto dire cose diverse da quelle da me ieri esposte. Debbo ad essi, debbo a me, e non esito un istante a dichiarare che tale mia espressione non corrisponde affatto a quanto era nel mio pensiero.

Era mia intenzione, e tale è pur ora, di dire

SESSIONE DEL 1880-81 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 24 FEBBRAIO 1881

che gli eloquenti e facili discorsi dei miei onorevoli Colleghi avevano potuto impressionare il Senato su quanto aveva io accennato ieri in modo diverso dai miei concetti.

Ma è pur vero che in alcune parti del mio discorso ho combattuto alcuno dei loro concetti.

L'onor. De Cesare mi permetta, ad esempio, di dirgli che la censura delle spese fatte dagli armatori per erigere i ricchi palazzi, le splendide e belle villeggiature egli ben l'ha fatta; e l'ha fatta con quella parola splendida e facile che gli è abituale, specialmente nell'attacco.

Mi perdoni l'onor. Majorana se io aggiungo ed insisto nel dire che nel suo discorso di ieri, accennando a quanto era necessario fosse constatato dalla Commissione d'inchiesta (ed in ciò mi confermano i miei Colleghi della Commissione), egli ha detto che bisognava puranche constatare il numero dei bastimenti, il loro tonnellaggio, e via via....

Senatore MAJORANA-CALATABIANO. Raccogliere le notizie che già ci sono.

PRESIDENTE. È pregato di non interrompere.

Senatore PESCIOTTO. Accetto volentieri questa spiegazione; ed a fronte di essa non aggiungo neanche una sola parola su di questo punto.

In quanto poi alla benefica concorrenza che fanno i navigli esteri al nostro cabotaggio, è questa precisamente un'asserzione dell'onorevole Majorana-Calatabiano.

Senatore MAJORANA-CALATABIANO. Io non ho risposto.

Senatore PESCIOTTO. A questo non ha risposto; dunque sono già tre fatti per lo meno che io ho poc'anzi asseriti e che vengono ora accertati, malgrado mi sia stato opposto di averli attribuiti senza vero fondamento di fatto, malgrado mi siano stati contraddetti dai miei onorevoli Colleghi.

PRESIDENTE. Se nessun altro chiede la parola, la discussione generale è chiusa.

Si procede alla discussione degli articoli.

Rileggo l'art. 1.

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.

Se nessuno chiede la parola sopra questo articolo, lo pongo ai voti.

Chi intende di approvarlo voglia sorgere.
(Approvato).

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'Agricoltura, Industria e Commercio ed uno sulla proposta del Ministro delle Finanze.

La Giunta eleggerà fra i suoi membri il proprio presidente.

(Approvato).

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.

(Approvato).

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.*

(Approvato).

La votazione a scrutinio segreto su questo progetto di legge sarà rimandata ad altro giorno.

Avverto il Ministero che l'onorevole Senatore Majorana-Calatabiano intende rivolgere un'interpellanza al Ministro dei Lavori Pubblici intorno agli orari ed alle tariffe ferroviarie.

Prego qualcuno dei signori Ministri di voler rendere informato l'onorevole loro Collega, Mi-

SESSIONE DEL 1880-81 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 24 FEBBRAIO 1881

nistro dei Lavori Pubblici, dell'annunzio di questa interpellanza.

MICELI, *Ministro d'Agricoltura, Industria e Commercio*. Mi farò un dovere di comunicare all'onorevole Ministro dei Lavori Pubblici un tale annunzio.

PRESIDENTE. Comunico ora al Senato che, in seguito al mandato conferitomi ieri di eleggere la Commissione che andrà ad assistere ai funerali del compianto nostro Collega, il Sena-

tore Malenchini, ho eletto a comporla i signori Senatori seguenti.

Li nomino in ordine di anzianità: Ruschi, Cerruti, Finali, Verga e Fenzi.

Questi avranno per loro Presidente il Senatore Cucchiari, che è anche il più anziano di tutti.

Essendo esaurito l'ordine del giorno, per la nuova seduta i signori Senatori saranno convocati a domicilio.

La seduta è sciolta (ore 5 40).

