

## XII.

## TORNATA DEL 17 DICEMBRE 1895

## Presidenza del Vicepresidente TABARRINI.

**Sommario.** — Il senatore Ferraris elogia il compianto senatore Cornero — Discussione del progetto di legge: Proroga di alcune disposizioni riguardanti la marina mercantile — Parlano i senatori Ferraris, Rossi Alessandro, Majorana-Calatabiano, Cerruti C., relatore, ed il ministro della marina — Approvazione degli articoli del progetto.

La seduta è aperta alle ore 15 e 35.

È presente il ministro della marina.

Il senatore, segretario, DI SAN GIUSEPPE legge il processo verbale della seduta di ieri.

**Incidente sul processo verbale.**

Senatore FERRARIS. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore FERRARIS. Mi duole di non aver potuto udire ieri la partecipazione della morte del senatore Cornero.

Io non avrei creduto allora, come non credo attualmente, di mancare alla di lui volontà così solennemente espressa in senso contrario ad ogni commemorazione.

Ricorderò soltanto che egli era uno dei quattro superstiti del primo Parlamento Subalpino, che egli non mancò mai a nessuno de' suoi doveri, per la dignità, e l'indipendenza della patria. (*Bene*)

PRESIDENTE. Il processo verbale è approvato.

**Discussione del progetto di legge: « Proroga di alcune disposizioni riguardanti la marina mercantile » (N. 103).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: Discussione del progetto di legge: Proroga di

alcune disposizioni riguardanti la marina mercantile.

È aperta la discussione generale.

Senatore FERRARIS. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore FERRARIS. Non è mio proposito di oppormi in modo alcuno all'approvazione di questo progetto di legge; solo mi permetto di fare all'egregio relatore ed a tutto l'Ufficio centrale un'osservazione che non tende menomamente a diminuire il rispetto e la deferenza che noi loro dobbiamo; nè di volere menomamente discutere intorno all'opinione significata a suo nome nella relazione dell'Ufficio centrale. Tuttavia non posso a meno di porre in raffronto questa dichiarazione di lode e di invito alle future deliberazioni del Senato col riserbo tenuto dall'onor. ministro proponente e dallo stesso relatore dell'Ufficio centrale, là dove dice che unico e principale scopo della proposta di questa legge sia il lasciare che il progetto presentato sino dal giorno 3 di luglio, venga poi dal Parlamento discusso con quella serenità e prudenza che gli attuali momenti possono suggerire.

Questa deve essere la cagione essenziale del nostro assenso. Non dubito che il Senato, pur riservandosi intera la libertà d'apprezzamento

di tutte le leggi che sarà per presentare il ministro, pur avendo verso di lui tutta la deferenza che si merita e per l'esperienza nelle cose marinesche e anche per quel che riguarda la semplice amministrazione, che noi saremo per esaminare nei suoi concetti con quella libertà che si conviene alla posizione nostra di essere uno dei poteri legislativi.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole senatore Rossi Alessandro.

Senatore ROSSI ALESSANDRO. Io sono d'accordo col mio collega onor. Ferraris, che al Senato rimarrà piena ed intiera, anche dopo l'approvazione della presente proposta, la libertà di discussione sulla futura legge che sta all'altra Camera colla data del 3 luglio 1895. È evidente però che oggi il Senato voterà la proposta, ed in fatti di quanto per la legge del 1885 scade entro il 1895 nulla essendo di pronto, nulla di preparato, non resta che a votare la proroga.

L'Ufficio centrale è d'accordo col Governo, ed io pure consento, ma per forza maggiore; la subisco e sommessamente la lamento.

Anche la chiusa della relazione dell'Ufficio centrale mostrando l'urgenza della nuova legge, muove indirettamente il mio medesimo appunto. Onde io mi domando: perchè le sorti della nostra marina mercantile, che vanno sempre peggiorando, sono tuttora sospese?

E poichè all'altro ramo del Parlamento l'indugio domandato di due anni a produrvi la nuova legge venne ridotto a sei mesi, io voglio sperare che l'alacrità ed il valore dell'attuale relatore all'altra Camera faranno sì che questo indugio si abbrevi ancora e che noi abbiamo l'agio, appena verrà presentata la relazione al Senato, di poterla immediatamente discutere.

Io mi sentii tratto a pigliar la parola dal 1881 a quest'oggi ogni qualvolta si è discusso degli interessi della marina mercantile.

Io confido che anche oggi il Senato mi userà deferenza, quantunque io non sia nè tecnico, nè finanziere.

Non fui, non sono che animato come voi tutti da un caldo amore di patria, dal quale non si può fare astrazione quando si pensa alla nostra marina mercantile.

Non sarò lungo, quanto lo consentirebbe la brevità dell'ordine del giorno per questa tornata, ed invoco specialmente l'attenzione del-

l'onorevole ministro della marina, perchè io voglio essere il suo più caldo difensore, ed incoraggiarlo a migliorare la legge 3 luglio 1895, volendogli indovinare gli ostacoli che intorno a lui si aggirano per giungere ad una buona legge definitiva, ben sicuro che dalle sue risposte potrò arguire che non si abbia a disperare sulle sorti della marina mercantile.

La marina mercantile italiana si discute da venti anni, nessuno a parole ha negato la sua importanza, ma ben poco si è operato, ed intanto non la possediamo che sul tavolo. Essa fu oggetto, è vero, di cinque inchieste nel 1870, 1875, 1876, 1883 e 1889.

L'inchiesta del 1883 ha riempito sette grandi volumi; indetta per quattro mesi durò due anni.

Si tenne poi conto, si provvide, dopo di essa, ai voti del paese?

No, ed i risultati attuali lo provano. Si è perfino detto, e certo a torto, che la Commissione del 1883 avesse mistificato l'Italia marinara. Le deliberazioni della Commissione Reale del 1889, rispettando sempre tutti i valorosi uomini che la componevano, si sono paragonate ad un *rebus*. Chi vuole i premi e non le sovvenzioni, e viceversa.

Per dire tutto in una parola: su questo tema si è esercitata una specie di dottrinarismo su tutta la linea; non ci son mancate delle promesse sesquipedali. La Commissione Reale del 1889 ha proposto sei linee interoceaniche con 15 milioni e mezzo di spese, ma poi quando si viene alle sovvenzioni, si applica questo titolo alla legge: «alcune disposizioni di quaderni di onere», quasi si abbia paura di pronunciarne la parola; e accade lo stesso alla presente domanda di proroga. Se non può giustificarsi, si comprende la confusione delle menti, quando dal punto in cui ci trovavamo che l'Italia marinara colla vela era la seconda nazione del mondo, dopo il tramonto della vela oggi siamo al sesto posto.

Lasciamo pure da un canto la storia delle gloriose repubbliche marinare, amalfitane, pisane, genovesi, veneziane, non si può negare, o signori, che nella loro marina si rifletta la storia d'Italia.

La vela ha durato secoli; i suoi famosi ordinamenti possono essere ancora oggi consultati, tenuto conto dell'epoca, sotto l'aspetto sociale, collettivo, tecnico, finanziario. e nel

sistema di scambi; possono anche oggi considerarsi statuti modelli.

Se l'Italia non è oggi la terra del carbone e dell'acciaio, dovrà rinunciare per questo alla sua marina? Tanti sono che a parole intendono di rilevarla, ma purtroppo essa può dire che *turba medicorum me perdit*.

Il malato come venne curato? Nel principio del decennio del 1885, quantunque la legge fosse così inferiore a se stessa, lo spirito dei navalestri si è animato, ebbimo ne'primordi un movimento promettente nelle costruzioni, che nella seconda metà del decennio venne affievolendosi. Nel 1891 le costruzioni erano venute a coprire 29,784 tonnellate; nel 1892 discesero a 17,889; nel 1893 a 15,501; nel 1894 a 7935. Alla scadenza, tra pochi mesi, se non si provvede, avremo i nostri cantieri fermi.

Non è che ci manchi la potenzialità, i cantieri marittimi nel 1869 costruirono 96,010 tonnellate che ai tempi d'oggi equivarrebbero al triplo, e vi si spesero L. 27 milioni e tre quarti. Volgendoci adesso al 1894, la costruzione si è rivolta a 7935 tonnellate per un valore di lire 2,845,000. E tutto il nostro inventario si riduce a 238 vapori, 624 velieri; 769,000 tonnellate in tutto, e con soli tre legni di età inferiore ai dieci anni.

Bisogna proprio dire che queste sono le lagrime delle cose.

Ripeto ancora però: Vuolsi addossare tutta la colpa ai naviganti, ai costruttori? Non havvi molta leggerezza nel far carico alla Navigazione Generale Italiana perchè le sue azioni da 500 lire sono ridotte a 263? poichè si giunse un giorno a lasciar imprimere negli atti parlamentari che il bilancio della Navigazione Generale Italiana rasenta il Codice penale! Con tali accuse poi dove si è approdato ed a quale scopo? Per contrariare anche la legge del 1885 che pure fu, come dimostrai, anch'essa quasi tistica. Infatti essa partorì le sovvenzioni, ma quali? come? Nove milioni ed un terzo, metà dei quali consacrati ai servizi postali obbligatori, e l'altra metà si disperde in Egitto, Tunisi, Tripoli, Malta, con un solo servizio interoceanico.

E si è ricorsi all'estero per un servizio a Genova, ed all'estero per un servizio a Venezia; e questo avveniva mentre le sovvenzioni che

paga la Francia alla sua marina si ragguagliano a 60 milioni di franchi all'anno.

Settimane or sono io ebbi l'onore, al banchetto dato dalla *Peninsulare* a Venezia, sopra la sua nave che partiva per le Indie, di sedere presso l'on. Morin.

E fummo lieti che in qualunque modo un nodo tra Venezia e le Indie, per legge promesso, fosse attuato, benchè da nave straniera. Ma dovete notare che la *Peninsulare* riceve dalla grande Inghilterra intorno a sei milioni pei suoi servizi.

E noi? Noi udiremo più d'uno gridare: viva la marina libera!

Noi ne avremmo già abbastanza da esser contenti del piccolo cabotaggio sulle nostre coste, dovuto anch'esso ad un errore della Francia quando ha disdetto il trattato di navigazione del 1862, per cui possono vivere duemila piccoli legni.

Quasi non c'interessi, e sia quasi nullo il grande cabotaggio, e si trovi Marsiglia quasi alla testa del Mediterraneo, come Trieste, e persino Fiume lo sono dell'Adriatico, mentre noi percorriamo l'Adriatico come fanno i vaporetto lagunari a Venezia a zig-zag sul gran canale.

Che dire a questo momento che l'Europa marinara si scaglia sui porti aperti nell'Estremo Oriente, partendo dal Baltico, dalla cima dell'Atlantico, fino a Hong-Kong, a Yokohama?

Nelle nostre aule più volte si è udito ripetere dai dottrinari che l'Italia è il grande anello fra l'Oriente e l'Occidente; ma poi nel fatto sappiamo che i prodotti dell'Europa centrale, della bassa Europa, vanno lassù in transito agli scali inglesi e tedeschi per essere trasportati nell'altro continente.

Sembra che si dimentichi che abbiamo oggidì una promettente colonia in formazione e più che la opportunità, la necessità di valersi delle navi italiane pei rapporti indissolubili che con quella ci legano, e colla esperienza parlante della regolarità di quei servizi. E qui mi sia lecito dirvi, o signori, come il cuore mi ha palpitato quando ho udito il Senato giorni sono unirsi in unanime plauso ai gloriosi pionieri italiani caduti all'Amba Alagi.

È un sangue fecondo che ci obbliga, e che l'avvenire immanicabile della colonia Eritrea vendicherà.

Ancora, come potrebbe dimenticarsi che ab-

biamo due milioni d'Italiani all'estero? i quali hanno bisogno della nave per emigrare nelle due Americhe, latina e anglo-sassone; e se l'anno scorso abbiamo avuto 101,000 di emigrazione permanente, quest'anno, di men buoni raccolti, ne avremo forse 150,000. Ebbene, noi discutiamo, noi studiamo, noi proroghiamo, sapete perchè? perchè noi non giungiamo mai ad intenderci tra di noi.

Ve ne reco un esempio.

In Francia, la legge che ha stabilito i premi, cioè la legge fondamentale, ha riportato nel 1881, sopra 256 voti della Camera, 251 affermativi e 5 contrari. Quando si è trattato nel 1885 di aumentare i premi, di portarli in un decennio a 600 milioni, la legge ha ottenuto 334 voti favorevoli contro 24 contrari. E da noi cos' avvenne? La legge del 1893 delle sovvenzioni a mala pena, su 255 votanti che erano alla Camera, ottenne 143 voti favorevoli contro 112 contrari.

Ma che cosa si vuole? Oggi si tratta di una dilazione di termini, e non posso entrare nel merito; questo non è il luogo, non è il momento.

Ci riserveremo allora a parlarne, onorevole Ferraris!

Ma quando io vedo in un argomento tanto patriottico, e non negato da alcuno, abbracciati talmente insieme il dottrina rismo col fiscalismo io tremo per le sorti della nostra marina mercantile.

Uditemi, o signori! Io voglio porvi innanzi chiaramente due principi, in due dilemmi:

Primo dilemma. O ritenete la marina mercantile un reale fattore di pubblica economia, necessario alla prosperità nazionale. Assegnate pure il primo grado all'agricoltura, alle industrie; date il secondo grado alle ferrovie. Vi concederò di serbare alla marina mercantile il terzo grado; però aggiungete che è un ausiliare necessarissimo per la marina militare e pel Ministero della guerra.

Se questo ritenete, com'è fuori d'ogni dubbio, ed allora vogliate aver davvero una marina mercantile.

O si ritiene che sia invece un semplice interesse privato, come in quest'aula da taluno che oggi sedendo in alto certo nol ripeterebbe, ma più volte disse nel 1893, quasi a rassomigliarsi ad una compagnia di omnibus? Mandate

allora a monte e premi e sovvenzioni, viva la libera marina! che vuol dire: viva la marina estera! E quando avrete da trasportare soldati e munizioni a Massaua come adesso, affrettatevi ad annunciare un'asta internazionale per chi trasporta per meno in gara tra le navi estere!

È questo un dilemma cornuto da cui non si sfugge.

Forse, o signori, fu per questo che si sono spesi e si spendono continuamente denari per porti e fari? ma che viceversa parecchi di essi non hanno calate, non hanno tettoie, non hanno grue e taluni dei porti non hanno nemmeno fanali? È per questo forse, perchè ci pensassero gli esteri, che tanti porti non hanno allacciamento alcuno con le ferrovie, per cui non si può andare dalla stiva al vagone e viceversa? e che da Pizzo a Salerno non havvi approdo di sorta?

È forse per questo che il fisco impositore penetra per tutte le fessure dei legni naviganti?

Ma poi, qual sorte vuoi serbata ai nostri 200 mila marinai, ai nostri 1500 capitani, ai carpentieri, fonditori, calafati, fabbri, falegnami, cordai, canepai, pittori? Ai tanti emigranti che vanno alla cerca di salario?

Ma via, se la marina mercantile deve finire per essere considerata come una industria privata, io vi ho ben maggiore diritto, a domandarvi quante linee ferroviarie a binario classico non finirebbero per chiamarsi un'industria privata, per lo meno un'industria locale.

Io vorrei che fosse presente l'onor. Saracco per domandargli se tutte le spese che facciamo per le ferrovie, siano davvero spese d'interesse pubblico, onde si possa dir questo delle ferrovie ed il contrario debba dirsi della marina mercantile.

Vengo al secondo dilemma.

O siete protezionisti, sia pure di buono o mal grado, perchè è parola fuori di corso, ma poi avviene che molte volte qui si proclamano delle teorie liberiste, mentre si votano più o meno dazi sovra tutti i prodotti agricoli onde - e il grano è già a sette lire e mezza - e il Parlamento ha trovato opportuno di votare dei dazi abbastanza moderati sì, ma protettori alle industrie, ed anzi per giustificarli e per fissarli si sono introdotte sulla produzione ultimamente delle nuove imposte. Ebbene siamo coerenti;

ad eguale se non a più forte ragione si difenda la marina mercantile.

Usciamo dagli equivoci, chiamiamo le cose col loro vero nome. Tutte le nazioni difendono la propria marina. La stessa Inghilterra, che pure è la terra del carbone e dell'acciaio, compensa, non guardiamo sotto qual titolo, compensa anch'essa la sua marina. È divenuta già cotesta necessità un dogma economico, dopo che tutto il mondo si è avvicinato col vapore; per le grandi spese che la navigazione, sia per la sua costante rinnovazione, sia per l'esercizio, comporta, è indispensabile che ci debbano essere premi, compensi, sovvenzioni da parte dei Governi.

Oppure, non vi contentate di dichiararlo, ma volete essere libero-scambisti impenitenti? Siate alla gran luce meridiana; limitate allora le tasse alle povere opere portuali e cancellate dall'Italia la storia delle sue repubbliche marinare; cancellate la storia d'Italia.

Ma pur troppo non è là tutto il segreto. I dottrinari, come dissi, hanno buona lega coi custodi troppo rigidi del bilancio.

Ho parlato di fiscalismo, e poichè sono di moda le desinenze in *ismo* avrei potuto dire, rispetto ai più rigidi, che in qualche caso vi è quasi il bigottismo del pareggio. Io non lodo meno il ministro del Tesoro perchè ha saputo, con una fermezza ed un coraggio superiori, sfidare uno dei più critici momenti in cui c'era del pericolo vero, e salvò, non v'ha dubbio, la finanza italiana. Ma cesserebbe la mia lode se, assistendo all'agonia della marina mercantile, l'onor. Sonnino fosse là a raccomandarle l'anima.

Non mi chiamerete un idealista se affermo che la marina mercantile, o signori, a noi rappresenta la patria lontana; la rappresenta ancor più delle navi da guerra. Ma detto questo, affermo altresì che essa diventerebbe quasi inutile, se non ha dietro di sé il paese che lavora e che produce. Da noi, le economie della finanza, considerate da un punto di vista troppo unilaterale, finiscono talvolta ad aggirarsi in un circolo vizioso. Dai ministri di finanza il pareggio è stato sempre creduto il fonte, la causa, la origine della prosperità nazionale. Ciò non è in modo assoluto esatto.

Il paese giudica il pareggio del bilancio, non come causa, ma come effetto della pubblica

economia e della prosperità nazionale. Col primo principio voi colpite il capitale in evoluzione, ciecamente; colpite il lavoro, il risparmio. Col secondo colpite il capitale accumulato, il capitale gaudente, gli utili del capitale assicurato.

Noi invece, lo osservai spesse volte, colla nostra mania del pareggio, mania esclusiva, talvolta cieca, ne facciamo un letto di Procuste, dove quello che è lungo si taglia, quello che è corto si stira.

Forse si è detto dai fiscali ad ogni costo: Cosa può rendere all'Erario la marina mercantile? Giorni fa si è, sotto quel ragionamento, discusso una legge che pende all'altra Camera sulle tramvie e sulle ferrovie economiche.

Il Governo ha detto: Si sono già creati 250 chilometri di tramvie, che stanno fuori della legge, godono di una grande prosperità, tassiamole al 2 per cento sul prodotto lordo.

Nel fatto poi si verifica che tre quarti e mezzo delle tramvie hanno il 75 per cento di spesa sopra il prodotto lordo; per cui si riduce a 25 per cento il prodotto netto. Aggravatele sul totale del 2 per cento, ne risulta un 8 per cento sul prodotto netto; aggiungetevi la tassa di ricchezza mobile, e poi rallegratevi del nuovo coefficiente, chè il fisco ci ha guadagnato.

Ma non è possibile andare avanti in questo modo. O chi mi assicura che sulla marina mercantile non si faccia l'istesso ragionamento? La protezione doganale rende alla finanza 240 milioni, sieno i ben venuti. Ma una protezione alla marina mercantile non rende nulla al bilancio, tanto vale far lega coi liberisti e dichiararla un'industria privata, che tratta d'interessi privati.

Questo non avverrebbe se il ministro del Tesoro non trovasse degli alleati nelle discordie tecniche ed economiche sul modo di giudicare l'essenza, la virtù, i bisogni, i diritti della marina mercantile.

E le discordie perchè avvengono? Non per difetto di patriottismo, su questo non cade dubbio; avvengono per la scelta dei mezzi: il fisco ha intanto la partita vinta.

Udite alcuni pareri di uomini di Stato a questo proposito:

Magliani: « Mai soccorso di Stato fu più legittimo di questo; rimaniamo nel campo perfettamente ortodosso. Non dando premi alla

marina, la si direbbe fuori del diritto comune; ed il diritto comune è oramai la difesa doganale ».

Depretis; programma di Stradella: « La marina mercantile è una grande forza economica che lo Stato deve ad ogni costo difendere ».

Brin: « Forate le Alpi e lasciate disperdere la marina mercantile. Senza marina mercantile non ci può essere una buona marina militare ».

Ed ora voltiamo pagina, ed esaminiamo gli atti parlamentari:

Ci fu taluno dei commissari che chiamò la marina mercantile *un veicolo materiale di scambi. I compensi svegliano gli appetiti malsani a tutela di particolari interessi*. Si misero persino in dubbio le mie statistiche pur desunte dal *Bureau Veritas*: si accusò l'eccesso di produzione; e di là il ribasso dei noli. Altri dissero: non c'è prodotti: *l'Italia non produce; non v'è scambio; che volete fare della marina?*

Altri: *Gravaste di dazi le materie prime; naturalmente la produzione costa di più; e volete dare dei premi?*

Un relatore sui premi (un pezzo grosso): *Fui pentito di averli difesi nel 1885; non galvanizziamo dei cadaveri con premi di speculazione. Florio e Rubattino crearono un monopolio, soffocarono la marina mercantile*.

Altri, che ancor oggi sono intorno all'onorevole Morin, dissero: *Non si tratta di uccidere la marina mercantile, si tratta di salvare la finanza.*

Altri: *Abbiamo una marina da museo*.

Non vi sorprenda, o signori, questa raccolta negli atti parlamentari tra gli oppositori di ogni spesa per la marina. Fu questo il caso del 1893; si volle andare a fondo col votare un'inchiesta sul materiale della Compagnia che si trova essere la principale rappresentante della marina mercantile esistente.

Inchiesta speciale, con un cumulo di garanzie contenute in dieci articoli di legge.

Com'è finito il cumulo delle accuse? Io non indago le cause, non ho legami nè simpatie di sort'alcuna; ma nel verdetto è riuscito favorevole alla Società, che le volute garanzie avrebbe potuto dare anche senza la legge. Un verdetto assolutorio, seguito da un aumento di capitali e con tutte quelle migliori disposizioni che il Governo è in diritto di esigere.

Io non prendo qui la difesa della Navigazione Generale Italiana, nè di nessun'altra Società marinara; io noto il fatto, e dico: Mentre colle ferrovie costrutte e votate siamo giunti vicini alla spesa di quasi sei miliardi, tutti nel nome dell'interesse pubblico, la marina mercantile saremmo tratti quasi quasi a considerarla una spesa elastica, come quella del catasto, come la spesa per la flossera, come la spesa di statistica, che ci consente il risparmio a che l'Italia abbia operato nell'ultimo decennio il censimento del Regno, per sole 400 mila lire che occorrevano.

Qual meraviglia adunque se con le intenzioni veramente patriottiche, che tutti conosciamo nell'onorevole ministro della marina, la legge del 3 luglio 1895 è riuscita improntata anch'essa piuttosto al riguardo della finanza che ai riguardi della marina mercantile.

Scusi, onorevole Morin, poichè ella siede così bene al suo posto, e poichè la parola è libera qua dentro, se io dubito che ella sia la vittima dei suoi colleghi, come poi dimostrerò.

Il progetto 3 luglio 1895 ha incontrastabilmente dei lati buoni, delle buone qualità (ed io ne tengo conto), ma in complesso esso limita i compensi in corso, ne esclude i piccoli scafi; toglie i compensi ai legni sotto 400 tonnellate; aggiunge oneri nuovi alla Cassa Invalidi; aumenta la tassa di ancoraggio di un milione e mezzo, oltre le attuali.

Infatti come allegato al progetto havvi un quadro che fa vedere come la finanza ci guadagna 6,361,000 lire. Ed io sono costretto a confessare che i guadagni della finanza ottenuti in questa maniera appartengono a quel circolo vizioso che ho poc' anzi indicato.

Così restano in piedi della vecchia legge il capo terzo che è il cabotaggio italiano, gran mercè! ce l'ha ceduto la Francia; capo quarto, i diritti e le tasse, che cominciando dall'articolo 16 della legge vanno fino all'art. 50. E il capo quinto è il contributo vecchio alla Cassa degli Invalidi che ora verrà aumentato.

Non proseguo oltre come ne avrei l'animo pieno, anzi fo sosta. Ma prima di chiudere, prego il Senato a voler giudicare da quello che sto per dire, quale sia l'animo volenteroso del ministro e l'amore che egli porta alla marina mercantile.

Quando si parlò di rinnovare e di migliorare

la legge 6 dicembre 1885, alle Associazioni marinare di Genova l'onorevole Morin disse che avrebbe presentato al Parlamento « un disegno di legge atto a far rivivere di vita propria la marina mercantile senza bisogno di mendicare più oltre il lavoro al Governo », questa legge, egli disse, a cui voglio legare il mio nome, ha concorde l'intero Gabinetto, rialzerà le sorti della marina mercantile e risponderà al grave bisogno del momento.

Più tardi il 15 marzo scorso, l'onorevole Morin diceva che « mercè il disegno di legge che presenterà al Parlamento - quantunque per le ristrettezze finanziarie del bilancio non sarà il migliore - pur tuttavia verrà arrestata la rapida decadenza del nostro naviglio commerciale, che pur troppo allo stato presente precipita ».

E poi: « quando questa marina è costretta a svolgere la sua azione fra marine rivali largamente sovvenzionate, il regime dei premi si impone a suo riguardo; senza una tale legge (è inutile illudersi) la nostra marina mercantile morrebbe ».

Nel suo ultimo discorso alla Spezia egli disse che « il presente stato d'incertezza precipita la decadenza del nostro naviglio ».

Io mi richiamo con piena fede a queste sante parole del ministro. Il Senato voterà senza dubbio la proroga, ma frattanto sarà tanto più rinfrancato se il ministro vorrà dichiararci la sua ferma volontà nel risorgimento della marina mercantile, e son sicuro che le sue dichiarazioni mi renderanno soddisfatto pienamente.

Senatore CERRUTI C., *relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Il signor ministro della marina ha la parola.

MORIN, *ministro della marina*. Col disegno di legge che sta dinanzi al Senato, il Governo si è proposto puramente e semplicemente di evitare gl'inconvenienti che soffrirebbe la marina mercantile, se dal 31 dicembre, data alla quale scade la legge del 1885, venissero a mancare ad essa i premi che quella legge accorda.

Il Governo aveva presentato nel luglio scorso, come ha detto l'onorevole senatore Rossi, al Parlamento un disegno di legge inteso a sostituire i provvedimenti antichi per la marina mercantile con provvedimenti nuovi.

Quando questa presentazione ebbe luogo alla Camera dei deputati, il Governo sperava ancora che il disegno di legge che ne era oggetto fosse votato prima della fine dell'anno. Esso è stato costretto a presentare la proroga della legge antica quando ha acquistato la certezza che non era più possibile che questo disegno di legge fosse discusso in tempo opportuno.

Io potrei parlare a lungo, per rispondere a quanto ha detto l'onorevole senatore Rossi, se il Senato credesse opportuno che io entrassi nel merito del nuovo progetto di legge; ma non credo che il Senato desideri ciò, nè mi parrebbe che fosse il caso di parlare su questo argomento.

Il disegno di legge presentato nel luglio scorso sta dinanzi alla Camera dei deputati, la quale può anche modificarlo; non saprei quindi sopra che cosa si potrebbe discutere con opportunità e precisione.

Debbo però, pure astenendomi dall'entrare nel merito del nuovo disegno di legge, dare una risposta a quanto disse il senatore Rossi, quando espresse l'opinione che il disegno di legge presentato non sia buono, e mi esortò a migliorarlo.

Io non so prei esattamente quale portata il senatore Rossi intendesse dare alla sua esortazione. Per un ministro il quale ha presentato un disegno di legge al Parlamento, l'unica via per migliorarlo è quella di ritirarlo e di presentarne un altro; ora questo il Governo certamente non intende di fare.

Il Governo non mantiene così rigidamente tutti i criteri che informano il suo disegno di legge, che non si dichiari pronto a modificarne qualcuno, se la Commissione la quale attualmente sta esaminando il progetto farà delle controproposte che esso consideri accettabili; ma il Governo non può ritirare il progetto presentato, perchè questo progetto rappresenta quello che, a giudizio suo, nelle circostanze attuali, si poteva fare di più conveniente.

L'on. senatore Rossi mi dice: Studiate ancora per migliorare la legge; si sono fatte tante inchieste su questo argomento; tanti corpi morali hanno espresso intorno ad esso i loro criteri, le loro aspirazioni, i loro desideri; perchè il Governo non ne tiene conto?

Ma, onor. senatore Rossi, che cosa dichiarano, in sostanza, coloro che non considerano

soddisfacente il nuovo disegno di legge? Eglino dicono: Quello che date alla marina mercantile è troppo poco. Ora, non è necessario nè studiar molto, nè chieder molti pareri, per persuadersi che la marina si avvantaggierebbe maggiormente di più larghe concessioni; ma queste concessioni il Governo non le può fare.

Si comprende che dico ciò tenendo conto di un elemento che molti non considerano sufficientemente: quello della finanza.

Più che il ministro della marina, più che il ministro di agricoltura e commercio, chi fa la legge dei premi è il ministro del Tesoro. Egli dichiara che tanto si può spendere e non più; si discute fra i colleghi interessati nella preparazione della legge e si concretano gli articoli del progetto di legge sulle basi della somma che è concessa come compatibile con le esigenze finanziarie.

Io potrei anche rispondere all'onor. Rossi, che ha citato i punti nei quali il nuovo disegno di legge, secondo lui, è inferiore all'antico, che vi sono molti punti nei quali esso è certamente superiore. Ma ciò sarebbe voler entrare nel merito della questione, ed io credo ora di non doverlo fare.

Prego quindi il Senato di consentire che si riservi la discussione di questo argomento a quando verrà davanti al Senato la legge ora sottoposta all'esame della Camera dei deputati.

Allora sarà il momento di fare una discussione ampia ed esauriente sopra questa materia; ed io intanto pregherei il Senato di voler dare la sua approvazione alla proroga, come è stata presentata.

Senatore MAJORANA-CALATABIANO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore MAJORANA-CALATABIANO. Io non discuto la legge in esame, e molto meno quella che, non essendo stata peranco presentata al Senato, pende nell'altro ramo del Parlamento.

Rilevo solo un'affermazione del senatore Rossi, il quale, riferendo una voce certamente volgare, oltrechè maligna, disse che la Commissione di inchiesta del 1881 fu sospettata di aver mistificato la marina mercantile.

Ora, dolente che nessuno si trovi presente, o che a nessuno piaccia tra' senatori della maggioranza di quella Commissione, di rilevare l'accusa e di domandare la parola sull'argomento,

l'ho chiesta io che di quella Commissione d'inchiesta feci parte, ma che però ne rappresentai la minoranza.

E dirò che la maggioranza, cui non mi associi anche perchè l'inchiesta medesima trovava contestabili i benefizi dei premi e delle sovvenzioni, ne fece la proposta senza che avesse raccolto elementi bastevoli a garantire la intrinseca virtù pratica dell'applicazione delle sue conclusioni. Chi si facesse a leggere quei grossi volumi, non mi potrebbe smentire.

La minoranza invece, presaga degli effetti nulli se non sinistri delle speranze che si sollevavano nell'animo dei costruttori e dei navigatori, ebbe il coraggio della propria opinione, e si tenne ferma al concetto di non doversi dare premi o sovvenzioni.

Cotesto voto è registrato e dimostrato negli atti dell'inchiesta. Intanto, dopo la legge che accolse le conclusioni della maggioranza della Commissione d'inchiesta, che cosa è accaduto?

Premi e sovvenzioni si diedero, ma la marina non è migliorata; anzi non si è conservata nelle condizioni in cui prima si trovava: nè ciò io riferisco alla quantità del tonnello, bensì all'insieme degli elementi di vita, di movimento, di produttività della marina, all'insieme cioè delle condizioni in cui essa si trovava innanzi che premi e sovvenzioni le fossero accordati.

Però, come avviene in tutte le questioni di pubblica economia, dove le masse più o meno illuse o fuorviate, si appassionano a conclusioni smentite dalla scienza e dall'esperienza, dove perciò le masse opinanti stanno in luogo di ragione; si è insinuata, diffusa, e a poco a poco imposta l'opinione della giovinezza dei premi e delle sovvenzioni. Tuttavia il lato tollerabile di cotesta opinione non si è potuto imporre, quello della logica. La quale osserva: se premi e sovvenzioni ci vogliono, poichè quelli che avete dati non sono stati buoni a produrre l'auspicato pro della grande industria, e ne attribuite l'insuccesso alla loro insufficienza, ma date premi e sovvenzioni in misura incomparabilmente superiore.

E cotesta conclusione della logica è stata manifestata nell'odierna tornata; e dobbiamo riconoscere che, movendosi dal preconconcetto che il male è dipeso dalla scarsità dell'aiuto, il ragionamento ha virtù di verità.



Ma in pratica, dopo l'insuccesso dei premi e delle sovvenzioni, che cosa è accaduto? Le masse si sono imposte ancora; esse non hanno abbandonato il concetto dei premi e sovvenzioni; anzi hanno potuto ottenere che nemmeno si discutesse la teoria dell'abbandono di quell'istituzione sostanzialmente fatale alla marina, siccome l'esperienza di tanti anni la chiarisce.

Però, lungi di far trionfare la logica, i fautori dell'ingerenza dello Stato vengono ad una transazione, che peggiora perfino le presenti condizioni di cose: si adotta il principio, cioè, che lo Stato continuerà a spendere, ma stabilirà dei limiti, dei freni. La spesa anzi sarà complessivamente minore. Ma, chiediamo noi, se l'effetto, secondo si dice, attesa la scarsità degli aiuti è stato contrario, di certo non soddisfacente, come potrà mai, con mezzi ancor meno efficaci, riuscir migliore per l'avvenire? Ma i Governi costituzionali vivono di transazioni. Come si fa, obietta chi riconosce il danno dell'azione dello Stato, come si fa a tornare indietro se c'è l'opinione quasi generale in favore dei premi e delle sovvenzioni alla marina? E poi entrano in giuoco gl'interessi privati, che ingrossano la voce.

Provvediamo dunque, in questo quarto d'ora, comunque, sia anche con una proroga dello *statu quo*, di assai breve durata; a più tardi la discussione della legge, e, se vuolsi, anche dei principî. Ma la minoranza della Commissione d'inchiesta, che non si lasciò imporre dalla pregiudicata opinione delle masse, la minoranza che non solo non mistificò allora (nè la maggioranza aveva mistificato, ma solamente ceduto), ma credette di essere nel vero, e vede ora che l'esperienza ha provato la verità del concetto suo, — non verità dottrinale, ma verità affatto sperimentale, perchè la verità non è dottrina *tantum*, ma è tale, ed esperienza insieme, — la minoranza dice: Si voti pure la proroga; ma non s'invochino in sua difesa ragioni e fatti, che non in pro ma in danno dell'istituzione dei premi e delle sovvenzioni, solennemente depongono.

Io non mi associo alla difesa della proroga; quantunque, trattandosi del non infondato timore, ove la si respingesse, di andare incontro ad una perturbazione inattesa degl'interessi artificialmente creati, io riconosca sia giusto e doveroso di evitarla. Il Governo che pertur-

bazioni cosiffatte volesse scansare, non deve abituare gl'interessati a toglier fede alla realtà e all'efficacia della condizione del termine apposta nella legge, e a creare speranze e aspettative. Alla proroga presente nemmeno mancano ragioni morali e politiche.

Tuttavia fo riserva assoluta sulle future discussioni, e mi guardo dall'incoraggiare il Governo da perseverare in una via dispendiosa alla finanza (il che sarebbe piccolo danno, perchè la finanza, tra noi, inciampa in dispendi più gravi, per cose ancor più contestabili che non siano i premi e le sovvenzioni); in una via nella quale è inevitabile l'incremento del danno alla generale economia del paese, senza punto raggiungere quell'utilità, quel giovamento singolare per la marina che pur esso è nei voti di tutti.

Ripeto intanto, che non sono entrato e non intendo entrare nella discussione sulla politica di Stato in ordine alla marina. Essa mi costringerebbe ad allargare il discorso ben oltre la legge dei premi e delle sovvenzioni, onde si chiede la proroga; ma le accennate dichiarazioni dovevo fare per quella qualsiasi parte che io ebbi nella Commissione d'inchiesta del 1881.

Senatore ROSSI ALESSANDRO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore ROSSI ALESSANDRO. Io ringrazio l'onorevole ministro della risposta fattami e specialmente per aver asserito: *Che egli non intende di mantenere rigidamente la legge del 3 luglio 1895 tale quale è proposta.*

Io non ho detto ch'egli avesse a ritirare la legge, non me lo sarei permesso; non ho fatto proposta alcuna, non era il momento; ho fatto considerazioni che combinano anche colle sue, perchè egli affermò che nella questione che si agita per la marina mercantile chi decide è il ministro delle finanze. Purtroppo il ministro della marina, riguardo al naviglio mercantile, si trova in un consorzio con sette ministeri.

Io ho già dimostrato sommariamente che la marina mercantile manca di base, bisogna che dica ancora che manca di vertice, manca di un capo veramente autonomo.

Il ministro della marina deve fare i conti col ministro del Tesoro, col ministro delle finanze, col ministro delle poste e telegrafi, col ministro degli esteri per i consolati, col ministro

di agricoltura per la pesca ed il commercio. Sopra tutti questi domina ed impera, come l'onor. Morin ha detto benissimo, il ministro del Tesoro. Ma non c'è nemmeno estraneo il ministro dei lavori pubblici, inquantochè non si può supporre che non ci sia nessun legame fra gli approdi delle ferrovie e gli imbarchi delle navi.

Ora sette Ministeri, come si possano immaginare concordi ve lo lascio giudicare, quando in tutt'altre materie son poteri autonomi.

E non basta; chè nell'istesso Ministero della marina quella mercantile si confonde insieme nel bilancio con la marina militare, naturalmente allora questa rappresenterà Giacobbe e quella Esaù.

Ed avviene che nei diversi Ministeri i dissidi sono facili nelle cose minori, ad esempio, quando si tratta di disaccordi nei quaderni d'onori. Come si può rimediare, veda il Governo, veda il ministro.

E qui io domando: Il Consiglio superiore creato col decreto reale 18 luglio 1885, munito di poteri equivalenti a produrre un ottimo funzionamento, che ha fatto in dieci anni? che fa?

Io ho riletto oggi le parole della relazione che precede il decreto, parole ottime sotto tutti i rapporti.

Essa dice: « Occorre che il reggimento della marina mercantile attinga di continuo dalla collaborazione degli uomini più esperti e dai corpi locali più interessati lumi e consigli al fine di rispondere con efficace sollecitudine ai bisogni di una industria di tanta importanza, e che è ad un tempo una cospicua parte della ricchezza nazionale ed una grande forza politica del nostro paese ».

E più innanzi la relazione stessa sintetizza il programma del Consiglio istituito, « il quale », così essa dice, « deve riassumere, rappresentare ed unificare *in mancanza dell'unico Ministero che riunisca tutti i servizi* (come in altre marine) i concetti che devono presiedere a quanto si voglia ordinare e compiere per l'attività e l'espansione marittima del paese ». E seguono le definizioni che dovrebbero incarnare questo programma.

Fra questi convien dare rilievo alla permanente rappresentanza del Consiglio, la quale volevasi affidata ad un Comitato; ed il Comitato avrebbe dovuto radunarsi per studiare e

preparare le materie da sottoporre al parere del Consiglio stesso, e in generale per dare opera a quegli altri studi ed indagini che si reputassero opportuni.

Ebbene: nulla di nulla; si è finito per creare una magistratura di più, che è andata ai feravecchi.

Ella, onor. Morin, indovina meglio di me gli ostacoli che le stanno d'intorno ed io le desidero pieno successo. Veda d'imperare sui suoi colleghi. Li vinca gli ostacoli. Ella è da ciò.

Nè mi si vengano a fare oggidì dei confronti con la marina a vela, che non aveva, si disse, nè premi, nè convenzioni. Son confronti che non reggono.

Per la marina a vela l'Italia fu gloriosa in ogni età, fino a venti anni fa; e ne ho fatto le lodi. Come può ora cimentarsi colla marina a vapore a sostenere la concorrenza colle altre nazioni le quali sono sovvenute, compensate, premiate? Si fa presto cogli ideali di libertà mettersi fuori di posto, tanto vale dire che non si vuole una marina.

Del resto io ho anche troppo trattenuto il Senato. So benissimo che certi ragionamenti di verità che crepano gli occhi si facessero cento volte, cento volte da certuni sono disdetti, malgrado che i fatti congiurino con noi. Lo sa bene l'onorevole Majorana che io non mi sono mai rifiutato a discutere ogni volta che simili tesi si agitano in Senato e particolarmente ove si tratti di marina mercantile.

E mi trovai sempre in buona compagnia dei fatti a rendermi saldo nei principii.

Tanto più saldo in quanto non sono mosso da nessun altro sentimento all'infuori delle sorti migliori della nostra marina mercantile. Per arrivarci dallo stato scoraggiante nel quale ci troviamo, bisogna assolutamente volerla; e se la si vuole, sia messa in condizioni di sicurezza tale che essa possa procedere, misurarsi colle altre navi nei mari mondiali. Che se si vuole assolutamente essere indifferenti a che una marina italiana ci sia, allora non resta che a seguire le teorie dell'onor. Majorana-Calatabiano.

Senatore MAJORANA-CALATABIANO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore MAJORANA-CALATABIANO. L'onor. Rossi rientra nei suoi perpetui ed abituali equivoci.

Profittando che non ho sviluppato il mio pensiero, mi appioppa questo ragionamento: o volete, o non volete la marina. Se la volete bisogna mantenere quello che di presente le si dà, e dovette concedere ancor di più; se non la volete, ditelo chiaro, e ci saremo intesi.

Non è questo il mio ragionamento; e mi sorprende che il buon senso del senatore Rossi dissimuli dove sia il vero ragionamento che io non ho fatto, ma di cui accennerò in pochissime parole i termini...

Senatore ROSSI ALESSANDRO. Non dissimulo mai.

Senatore MAJORANA-CALATABIANO... Se non dissimula, si persuada allora di non aver tenuto presente quello ch'io ho detto; e lo prego di riprendere la parola per dichiarare ciò; altrimenti riterrò che la cosa è proprio così.

Il mio ragionamento è questo: il danno si è fatto ingente e progressivo, sotto il sistema che io reputo fatale, non di questi premi e di queste sovvenzioni soltanto, che sono valse unicamente a consumare una parte del reddito della finanza, a creare alquanto movimento artificiale, e a nuocere principalmente alla marina stessa; ma sopra tutto, sotto il sistema dei servizi marittimi e delle correlative sovvenzioni, per i quali si è creato un monopolio che ha distrutto qualunque privata iniziativa, e tolta ogni speranza che si crei un naviglio vero e proprio italiano, che viva di libertà, di concorrenza, e di ben inteso interesse del paese.

Si calunnia il paese, quando, constando esso di trenta e più milioni di abitanti, ed avendo le coste che ha, e le felici tradizioni marinaresche, e gli alti interessi suoi rannodantisi agl'immensi interessi della produzione, dei trasporti e dei consumi, s'immagina che esso, il paese, lasciato a sè stesso, alla libertà e alla responsabilità, alla salvaguardia dell'interesse garantito dei privati, non avrebbe attitudine, mezzi, energia di crearsi una marina.

Il paese non ha marina, perchè lo si è messo nell'impossibilità di conservare quella che aveva e di crearsene un'altra in surrogato; perchè lo Stato, dopo aver sovvenuto parecchie Società, e fu male, quantunque esse almeno vivessero discretamente e tenessero desta un po' di concorrenza all'interno; pensò di creare il monopolio assoluto di una Società unica, spegnendo le svariate che si avevano; il che fu peggio.

E tanto peggio, che con cotesta Società e per essa non prospera nessuno, a cominciare da lei medesima.

Non prospera il commercio, perchè la Società impone prezzi di trasporto impossibili per i prodotti dell'agricoltura italiana, delle miniere e dei materiali delle diverse industrie. Nei trasporti, i famosi massimi delle tariffe sono i minimi di fatto delle tariffe; salvo rare eccezioni o contingenze, e sempre a fine di allontanare o rendere impossibile la concorrenza. In sostanza, sulla massima parte dei prodotti italiani, specie nei commerci di cabotaggio, agisce la politica della navigazione in Italia in senso veramente proibitivo, quando non vale a stremare gli utili dei più necessari scambi.

Ora, fate per poco il saggio non di dieci e più anni come l'avete fatto coi premi di navigazione e con le sovvenzioni, o di più decine di anni come pei servizi marittimi e relativi assegni; fate solo per pochi anni l'esperimento colla libertà, di costruzione e navigazione; fate che le Società sovvenzionate, non più abusando dei sussidi di Stato, sieno poste nell'impossibilità di fiaccare ogni maniera di concorrenza; fate che esse non vadano a trasportare gratis viaggiatori e merci in quei paesi dove sorge un naviglio a base di libertà, per costringerlo a fallire o a capitolare, impegnandosi di abbandonare determinati porti come è avvenuto alla Società delle Puglie, cosicchè il monopolio e la morte imperino dappertutto: fate tutto ciò, e allora vedrete sorgere in Italia una marina che non soltanto valga alle esigenze del commercio, ma che possa anche servire ai bisogni dello Stato (*Bene*).

Ma non facciamo niente di tutto ciò: abbiamo e manteniamo un sistema, a mio giudizio, vizioso ed errato; e lo manteniamo malgrado che il suo vizio e l'errore sien provati dall'esperienza.

Io aspiro, egli è ben chiaro, a un sistema diverso di quello che impera; nè a quel sistema io dico si debba e si possa andar di salto; perchè, quando v'hanno interessi impegnati, bisogna procedere a gradi.

Ma nemmeno a gradi si vuol procedere in Italia, nella vita della libertà e della giustizia; perchè se si facesse, sapete che cosa seguirebbe?

In nome delle medesime leggi di natura, degli stessi interessi pubblici, di popolo e di Stato, si dovrebbero affrontare ben pure altri problemi: quello delle ferrovie per esempio; le quali, pur costate e costando dei miliardi, si rendono se non nocevoli, certo di un frutto incomparabilmente inferiore al dispendio. E la questione andrebbe sino al pauroso sistema protettore; il quale progredisce al modo che noi sappiamo, in guisa cioè da non potersi sostenere minimamente la concorrenza rispetto allo straniero; malgrado omai poco meno di due decenni dacchè esso fiorisce con l'inferire sempre più sui dazi di confine. E si toccherebbe il fatale sistema bancario; a perpetuare il quale, con danno universale, si è voluto chiudere gli occhi ad ogni esigenza di buoni principî, e ad ogni ammonimento di esperienza.

Altre cose si vedrebbero ancora: ma ad evitare tutto ciò, non si può, non si deve toccare la pedina rappresentata dai premi alle costruzioni, dalle sovvenzioni alla navigazione, e dal monopolio della navigazione e dei servizi marittimi; se quella pedina si tocca, il giuoco va perduto, e l'edificio crolla tutto quanto. Guerra pertanto al principio diverso, al principio cioè della libertà e della giustizia, ricordato a sostanziali riforme finanziarie; guerra a quel principio, sia anche moderato, sia adattato pure alla contingenza, informato alle esigenze della opportunità. Guerra a quel principio, perchè è l'opposto del sistema che, a forza di puntelli, di artifici, di convenzionalismo, si è fatto trionfatore da un sedicennio a questa parte.

Ma tutto ciò rilevando, io provo e con ragioni e con fatti che l'amor mio per la marina non ceda minimamente all'amor di chicchessia, e segnatamente a quello dell'onorevole Rossi. La questione è che vediamo ognuno coi rispettivi occhiali; ed i miei (e potrei dire che a ciò bastino i miei occhi anche senza occhiali) mi rivelano troppo chiaro che l'indirizzo è errato, e il suo danno è destinato ad un fatale incremento geometrico. Ad ogni modo non volevo, ripeto, nè voglio, in nessuna maniera, nè colle parole, nè col voto, concorrere alla consolidazione e al perpetuamento del sistema dominante.

MORIN, *ministro della marina*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

MORIN, *ministro della marina*. Pur non avendo alcuna intenzione di entrare nel merito della nuova legge che è sottoposta ora alla Camera dei deputati, debbo rispondere qualche cosa al senatore Majorana-Calatabiano, perchè alcune osservazioni che egli ha fatto potrebbero anche influire sul giudizio del Senato circa l'opportunità di votare il progetto di proroga sottoposto alle sue deliberazioni.

Se ho bene inteso, l'onor. senatore ha detto: Avete un decennio di esperienza dei premi, in che cosa hanno essi giovato alla marina mercantile?

La marina mercantile è in regresso; dunque i premi non hanno servito allo scopo per il quale sono stati stabiliti.

Senatore MAJORANA-CALATABIANO. In regresso, non per tonnellaggio, ma per funzionamento.

MORIN, *ministro della marina*. Sta bene, per funzionamento, egregio senatore Majorana; ma io le dirò che, senza i premi, la marina mercantile non sarebbe ora in regresso, essa sarebbe morta.

Senatore ROSSI ALESSANDRO. Benissimo.

MORIN, *ministro della marina*. La legge del 1885 non fu per la marina mercantile una legge d'incoraggiamento e di sviluppo, ma una legge di puro e semplice mantenimento, una legge resa indispensabile dalla concorrenza delle marine estere, le quali sono largamente sovvenzionate. Senza l'aiuto dei premi di costruzione e di navigazione, creda pure l'onor. senatore Majorana che la marina nostra non avrebbe potuto resistere.

Molti, per combattere l'opportunità dei premi, citano la marina inglese, che, senza sovvenzioni di sorta, riesce ad accaparrarsi i noli in tutti gli scali del mondo. A costoro io rispondo: togliamo alla nostra marina gli aggravî, poniamola nelle condizioni della marina inglese, e credo che, senza altri aiuti, essa pure potrà prosperare. Diamo alla marina mercantile i capitali a buon mercato, togliamo ad essa le tasse che la gravano, e non vi sarà più bisogno di premi.

Confesso ingenuamente che ho tentato di entrare in questa via, nello studio della nuova legge; ma i colleghi che con me dovevano collaborare, con validissimi argomenti, mi hanno persuaso che questa via non era pratica, quantunque fosse teoricamente buona.

Dunque, non potendo alla marina mercantile togliersi gli aggravii, come sarebbe desiderabile, che cosa si può fare? Concedere ad essa ciò che è, non un premio, ma una restituzione. È quello che si è fatto con la legge del 1885 e quello che io credo che, con qualche perfezionamento si farà, se il Parlamento approverà la legge che sta ora dinanzi alla Camera.

Ho detto che non intendeva menomamente entrare nella discussione del merito di questa legge; ma poichè qualcuno ha accennato a quelli che credeva inconvenienti della nuova legge, rispetto all'antica, mi sia permesso di citare un solo punto di essa, che io considero sia invece un grandissimo vantaggio.

Nella legge che sta dinanzi alla Camera è detto che la decorrenza dei 15 o 10 anni di premi, che sono accordati rispettivamente ai velieri e ai piroscafi vien fissato in modo assoluto e senza restrizione di sorta dall'epoca in cui il bastimento è varato, ed è indipendente dalla durata della legge.

Perchè una delle ragioni che, col regime attuale, impedivauo agli armatori di avere la certezza di fruire dei premi era che a misura che la data della costruzione del bastimento si avvicinava a quella della scadenza della legge, il premio, invece di essere garantito per 15 o 10 anni, era garantito per un periodo di tempo tanto minore quanto più prossima era questa scadenza.

Chi volete che si metta a costruire un bastimento, quando, essendo prossima la scadenza della legge, egli non sa se la legge sarà rinnovata?

È in questo senso che io dicevo, nel mio discorso di Spezia, che il senatore Rossi ha voluto benevolmente citare, che lo stato di decadenza della marina mercantile precipita per l'attuale stato d'incertezza, derivante dal fatto che gli armatori ed i navigatori non sanno se vi sarà una nuova legge quando cesserà di aver vigore l'attuale.

Invece, se il progetto di legge che sta davanti all'altro ramo del Parlamento sarà votato, anche gli interessati potranno fare molto esattamente i loro calcoli, senza dovere pensare se la legge, dopo il decennio, sarà rinnovata, perchè i 15 o i 10 anni di premio, rispettivamente accordati ai velieri ed ai piroscafi, saranno loro

garantiti indipendentemente da qualunque durata della legge.

Questo solo ho voluto citare della legge nuova, perchè di questo si è parlato; ma non ho nessuna intenzione di continuare su tale tema, giacchè mi pare che nemmeno il Senato lo desideri.

Rinnovo soltanto la preghiera al Senato di voler votare i sei mesi di proroga chiesti, che nulla compromettono e lasciano completamente impregiudicata la questione per l'epoca in cui verrà in discussione al Senato il disegno di legge che ora è davanti all'altro ramo del Parlamento.

Senatore CERRUTI C., *relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore CERRUTI C., *relatore*. Procurerò di rispondere il più brevemente possibile all'onorevole senatore Ferraris, che ha detto parole ossequienti verso l'amministrazione della marina e verso l'Ufficio che ha esaminato l'attuale progetto di proroga; nonchè all'onorevole senatore Rossi, che ha stimato dare saggi consigli in merito ai provvedimenti sulla marina mercantile per la continuazione di quella tutela che col cessare degli effetti della legge del 1885 le verrebbe a mancare, epperò la lascerebbe abbandonata a se stessa.

Ringrazio l'onorevole Ferraris per la di lui adesione al progetto, e l'onorevole Rossi per le sue pregevoli considerazioni e per i sensi di affetto mostrati alle due marine, mercantile e da guerra.

A me è sembrato, forse m'inganno, che noi siamo esciti, in parte, dal campo nel quale ci chiamava oggi l'ordine del giorno, e siamo entrati nella discussione di una legge non ancora presentata alla nostra disamina: qui si tratta di proroga e non di entrare in merito. Quello che posso dire si è che il progetto di legge « Provvedimenti per la marina mercantile » è ora affidato allo studio di competenti persone ben intierate nelle cose commerciali, industriali e marittime.

Le quali, tutte in un col ministro, non si dissimulano che da noi in Italia al pari che in Inghilterra la grandezza del paese molto consiste nella preferenza di affetti che devonsi aver per la marina.

Il progetto poi è compilato dal ministro e

son certo ch'egli lo ha studiato in ogni singola parte e soprattutto sotto il doppio rapporto della necessità di protezione e tutela alla marina in un con lo stato delle nostre finanze.

Io ritengo, onorevoli colleghi, che quella legge, finora non presentata, sarà accettata con soddisfazione da tutti coloro cui stanno a cuore gl'interessi della marina e quindi il bene del paese.

Resterà, ben inteso, in potere del Senato a farvi quelle modificazioni che crederà opportune con la scorta dei pareri e consigli ora espressi dai senatori Ferraris, Rossi e Majorana.

Intanto, a nome del vostro Ufficio, vi prego a votare unanimi questo progetto di proroga in quanto che, ove venissero a mancare gli effetti della legge che spira il 31 di questo mese, i guai sarebbero gravi ed immensi.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo la parola, la discussione generale è chiusa e si passa alla discussione degli articoli.

#### Art. 1.

Sono prorogate fino al 30 giugno 1896:

a) Le disposizioni stabilite dai capi I e II della legge 6 dicembre 1885, n. 3547 (serie 3<sup>a</sup>) sui provvedimenti riguardo alla marina mercantile;

b) la legge 30 giugno 1889, n. 6230 (serie 3<sup>a</sup>), con la quale fu convalidato il regio

decreto 22 marzo 1888, n. 5372 (serie 3<sup>a</sup>) sui compensi di costruzione all'industria navale.

Se prima del 30 giugno 1896 venisse approvata una nuova legge sulla marina mercantile, la proroga contemplata nel presente articolo cesserà di avere effetto il giorno dell'entrata in vigore della nuova legge.

(Approvato).

#### Art. 2.

Per provvedere al pagamento delle spese derivanti dall'applicazione della presente legge il Governo del Re è autorizzato ad aumentare di lire seicentostettantamila (670,000) la somma stanziata nel bilancio del Ministero della marina per l'esercizio 1895-96.

(Approvato).

PRESIDENTE. Questo disegno di legge si voterà poi a scrutinio segreto in una delle prossime adunanze.

Ora leggo l'ordine del giorno per la seduta di domani alle ore 15.

Discussione del progetto di legge:

Convalidazione del regio decreto 12 ottobre 1894, n. 473, sul giuoco del lotto pubblico.

Essendo così esaurito l'ordine del giorno, dichiaro sciolta la seduta.

La seduta è sciolta (ore 17).