

CLXXIV.

TORNATA DEL 26 NOVEMBRE 1885

Presidenza del Presidente DURANDO.

Sommario. — Annunzio della nomina del Senatore conte di Robilant a Ministro degli Affari Esteri — Lettera del Senatore Canonico con la quale rassegna le sue dimissioni da segretario nella Presidenza — Istanza del Senatore Pierantoni e risposta del Senatore Canonico — Elenco delle registrazioni con riserva fatte dalla Corte dei conti nella prima quindicina di novembre corrente — Preghiera del Senatore D'Ancona che sieno comunicate al Senato le notizie sulla salute del Senatore Maffei, e schiarimenti del Presidente — Dichiarazione del Ministro della Pubblica Istruzione in ordine all'interpellanza del Senatore Pierantoni ieri annunciata, che viene fissata per la seduta di martedì prossimo — Discussione del progetto di legge per provvedimenti riguardo alla marina mercantile — Discorso del Senatore Saracco — Comunicazione di un decreto reale che autorizza a ritirare il progetto di legge sulle servitù militari — Presentazione di due disegni di legge: 1° Estensione a tutto lo Stato della legge del 1859 sulle servitù militari; 2° Manutenzione e sorveglianza delle strade comunali — Ripresa della discussione del progetto di legge sui provvedimenti per la marina mercantile — Discorso del Senatore Brioschi.

La seduta è aperta alle ore 2 e 20 pom.

Sono presenti il Presidente del Consiglio, Ministro dell'Interno, ed i Ministri degli Affari Esteri, della Marina e della Pubblica Istruzione. Più tardi intervengono il Ministro di Agricoltura, Industria e Commercio, dei Lavori Pubblici e della Guerra.

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

Comunicazione del Governo.

DEPRETIS, *Presidente del Consiglio, Ministro dell'Interno*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

DEPRETIS, *Presidente del Consiglio, Ministro dell'Interno*. Ho l'onore di annunziare al Senato che S. M. il Re con Decreto del 6 ottobre passato, ha nominato il conte Carlo Felice Nicolis di Robilant Segretario di Stato Ministro per gli Affari Esteri.

PRESIDENTE. Do atto al signor Presidente del Consiglio, Ministro dell'Interno, della fatta partecipazione.

Atti diversi.

Il Senatore, *Segretario*, CANONICO dà lettura del seguente messaggio:

« In adempimento del disposto dalla legge 15 agosto 1867, n. 3853, il sottoscritto ha l'onore di trasmettere a codesta Ec.^{ma} Presidenza

l'elenco delle registrazioni con riserva fatte dalla Corte dei conti nella prima quindicina di novembre corrente.

« Il Presidente
« DUCHOQUÉ ».

Comunicazione della Presidenza.

PRESIDENTE. Il Senatore Canonico ha trasmesso alla Presidenza il seguente scritto :

« Eccellenza;

« La molteplicità delle mie occupazioni da lungo tempo non mi consente di dedicare al disimpegno delle funzioni di Segretario tutto quel tempo che vedo essere necessario, e che sarebbe nel mio desiderio.

« Mentre quindi esprimo al Senato ed a tutti i membri del Consiglio di Presidenza la viva mia gratitudine per la fiducia costantemente benevole onde mi vollero onorare, prego l'E. V. d'invitare il Senato a voler provvedere alla mia surrogazione.

« Colla più alta considerazione ed affettuosa reverenza

« Sono di V. E.

« Dev. ^{mo} servitore
« TANCREDI CANONICO ».

Senatore PIERANTONI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore PIERANTONI. Io prego il Senato di non accettare le dimissioni rassegnate dal nostro onorevole Collega il Senatore Canonico, perchè per quanto nobile sia il sentimento che lo mosse a darle, io credo che d'accordo cogli altri Colleghi della Segreteria potrà, almeno fino alla chiusura della Sessione, esercitare quell'Ufficio che con tanta fiducia gli abbiamo conferito, che tanto bene mantenne.

Senatore CANONICO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore CANONICO. Ringrazio l'onorevole Pierantoni delle benevoli parole che ha voluto pronunciare a mio riguardo. Per mia parte posso assicurarlo che non vi è altro sentimento che mi abbia indotto a scrivere quella lettera tranne i motivi in essa espressi.

Dirò tuttavia che non è cosa solamente di oggi, ma sono due anni che io desiderava di fare questo passo. Me ne distolsero prima di tutte le condizioni di salute del nostro Collega Senatore Chiesi, il quale negli ultimi tempi non poteva accudire più ai suoi uffici, ed i Segretari d'altronde erano in minor numero. Meno ancora avrei voluto far questo quando, col mutarsi del Presidente, venne eletto a presiedere questo augusto Consesso una persona alla quale mi legano oltre i sentimenti di venerazione e di stima, che tutti gli portiamo, vincoli particolari e carissimi di famiglia.

Ora che tutti questi motivi sono cessati, io non faccio che eseguire ciò che era nell'animo mio da lungo tempo. Pur tuttavia non dissento di continuare provvisoriamente in questa funzione di cui il Senato mi volle onorare, finché non si chiuda la Sessione; e ciò per non recare disturbo al Senato con una votazione di più. Prego però il Senato che al riaprirsi della nuova Sessione, quando si procederà alla votazione per l'ufficio di Presidenza, tenga conto della lettera che ho avuto l'onore di rassegnare all'egregio nostro Presidente.

PRESIDENTE. L'incidente è esaurito ed il Senato vorrà tenere conto a suo tempo della risoluzione presa dal Senatore Canonico.

Senatore D'ANCONA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore D'ANCONA. Un telegramma da Milano annuncia la dolorosa notizia che il nostro Collega, l'illustre Senatore Maffei, versa in grande pericolo di vita.

Prego l'onorevole nostro Presidente di volerci dire se ha avuto notizie al riguardo, e in ogni caso lo pregherei di chiederne e di comunicarle al Senato, il quale prende vivo interesse alla salute dell'illustre Collega.

PRESIDENTE. L'Ufficio di Presidenza non ha finora ricevuto notizie nè ufficiali nè ufficiose circa la malattia del nostro illustre Collega. Fu già telegrafato al prefetto di Milano di tenersi al corrente delle notizie e di telegrafarle alla Presidenza del Senato. Io mi farò quindi premura di comunicarle o in seduta, oppure in altro modo come si suol fare in simili circostanze.

COPPINO, *Ministro della Pubblica Istruzione.*
Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

COPPINO, *Ministro della Pubblica Istruzione*. Il mio Collega il Ministro Brin mi ha riferito che il Senatore Pierantoni nella seduta di ieri ebbe ad annunciare una interrogazione a me diretta. Consentendolo il Senato io sarei pronto a rispondere all'interrogazione del Senatore Pierantoni il giorno di martedì prossimo.

PRESIDENTE. Chiedo all'on. Senatore Pierantoni se è disposto a svolgere la sua interpellanza nella seduta di martedì venturo.

Senatore PIERANTONI. Io sono agli ordini del Senato.

PRESIDENTE. Allora l'interrogazione del Senatore Pierantoni sarà iscritta all'ordine del giorno per la seduta di martedì venturo.

Discussione del progetto di legge N. 187.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Provvedimenti riguardo alla Marina mercantile ».

Sono iscritti per la discussione generale i Senatori: Saracco, Brioschi, Marescotti ed Alessandro Rossi, il quale benchè iscritto pel primo si è fatto collocare per ultimo.

Si dà lettura del progetto di legge.

Il Senatore, *Segretario*, CANONICO legge il progetto di legge.

(V. *infra*).

PRESIDENTE. È aperta la discussione generale sopra questo progetto di legge. La parola spetta all'on. Senatore Saracco iscritto pel primo.

Senatore SARACCO. Signori Senatori; se l'animo cortese vi acconsente di ascoltarmi con benevola rassegnazione, mi proverò, a malgrado di una improvvisa indisposizione, ad abbozzare le ragioni principali, che una voce assai più autorevole della mia svolgeràà con ampiezza alquanto maggiore, onde la minoranza dell'Ufficio Centrale non ha creduto, e non crede neanche in questo momento, che giovi alla cosa pubblica approvare in tutte le sue parti il progetto di legge sottoposto alle odierne deliberazioni del Senato. Io sarò breve assai, sebbene l'argomento sia tale da richiedere lungo e meditato discorso, imperciocchè, prima che altri me lo faccia capire, devo riconoscere io stesso, senza falsa modestia, la mia grande incompetenza, rimpetto specialmente a questi valorosi

che compongono la maggioranza dell'Ufficio Centrale. E breve in ogni caso dovrei essere, imperciocchè ciascuno di voi ha certamente letto ed ammirato la stupenda Relazione posta in fronte al progetto di legge del 26 novembre 1883, che porta la firma di cinque Ministri, tre dei quali non seggono più sui banchi del Governo, col quale il Governo del Re si proponeva di venire in soccorso alla marineria mercantile; ed io sarei veramente temerario, se presumessi aggiungere nuovo ed ampio corredo di fatti, e di argomenti, che già non appaiano ampiamente e dottamente svolti in quel documento, nel fine di combattere quegli stessi provvedimenti i quali furono disgraziatamente, a mio avviso, suggeriti ed approvati in conseguenza della consueta iniziativa parlamentare, che oggimai signoreggia uomini e cose.

Sarò breve finalmente, perchè allora quando si cerca di difendere l'interesse della finanza contro gli interessi particolari, che qualche volta si presentano dinanzi a voi vestiti di carne e di ossa, si sa ben quel che avviene: si diventa

A Dio spiacenti ed a' nemici sui;

ed io di questo mestiere ne ho fatto abbastanza, e mi par tempo di andare in quiescenza.

Signori! Da molti anni in poi la marineria mercantile, e tutte generalmente le industrie che da essa pigliano vita e sostentamento, si annunziano venute in fine di vita. Se fossero vere queste voci che corrono, le quali ebbero la fortuna di creare, non so bene se per convinzione o per altre ragioni, un ambiente molto favorevole alla causa degli armatori, se queste voci fossero vere, dell'Italia marinara non dovrebbe più rimanere, fra poco tempo, che un lontano ricordo; e siccome la marina mercantile, si è detto con ammirabile disinvoltura, rappresenta un'industria assolutamente necessaria, senza della quale la nostra marineria militare non sarebbe in grado di difendere la lunga distesa delle nostre costiere, è dovere che intervenga l'azione dello Stato a ristorare le sorti di questa grande industria, che è tanta parte della prosperità, e della forza militare del nostro paese. La ragione economica lo vuole, la politica di Stato lo esige.

Questi sono i ragionamenti che si fanno, queste le teorie; dei rimedi si dirà più innanzi.

SESSIONE DEL 1882-83-84-85. — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 26 NOVEMBRE 1885

Poste queste premesse, a me sembra impertanto, come parrà certamente a voi, che innanzi di prendere le nostre risoluzioni, che riescano veramente giovevoli alla causa del paese, convenga indagare i fatti, e vedere se le cose stiano come generalmente si dice e si afferma.

Or bene, o Signori, se l'intelligenza non mi fa assolutamente difetto, credo di poter affermare, che in queste affermazioni non vi ha soltanto molta esagerazione, si piuttosto vi fa difetto la verità. E siccome devo credere, che poderosi avversarii sorgeranno a loro volta a contraddire alle mie parole, mi propongo far capo unicamente a documenti ufficiali per confortare i miei apprezzamenti. Io non farò altro, fuorchè ricorrere ai numeri ed ai giudizi espressi in una recentissima relazione del Direttore generale della marina mercantile italiana a S. E. il Ministro della Marina, sulle condizioni della marina mercantile; e di qui il Senato potrà dedurre gli elementi di un sano e coscienzioso giudizio.

Io non salirò fino al 1862 per farvi sapere, che in quell'anno l'Italia possedeva soltanto 57 bastimenti a vapore della portata di 10 mila tonnellate; mentre nel 1884 ne contava 215 della portata complessiva di 122 mila tonnellate. Mi stringerò soltanto a ricordare quello che è avvenuto nel giro di questo ultimo quadriennio, quando voci autorevoli annunziavano *urbi et orbi*, che sotto l'influenza della legge francese del 29 gennaio 1881, la nostra marina mercantile sarebbe stata addirittura schiacciata. Ebbene, quando a voi piaccia rivolgere lo sguardo sovra questo prospetto ufficiale, venuto fuori dal Ministero della marina, troverete che in questi quattro anni si è verificata una perdita di 28 mila tonnellate nei bastimenti a vela, ma di riscontro vi apparirà un guadagno di 45 mila tonnellate nel naviglio a vapore. E siccome ognun sa, che un bastimento a vapore vale almeno quanto tre a vela, cioè a dire che, la potenza di trasporto delle navi a vapore è tre volte superiore a quella delle navi a vela se pure in taluni casi non la supera di quattro o cinque volte, come uomini autorevolissimi hanno sostenuto alla tribuna del Parlamento francese, è ben chiaro, che la forza effettiva del nostro naviglio commerciale aumentò in quest'ultimo quadriennio di 36 mila tonnellate, al netto della perdita di 28 mila tonnellate nei bastimenti a vela.

Questi due fatti, onorevoli Colleghi, mi paiono molto consolanti in mezzo al coro di voci che sorgono ad annunziare la disfatta della nostra marina. Da una parte vediamo il naviglio a vela che decresce, e questo fatto anzichè attristarci, deve rallegrare il paese; dall'altra il tonnellaggio a vapore che sale, in proporzioni che a me non paiono, e penso non parranno neanche a voi dispregevoli affatto.

Non sarà gran cosa, se si vuole, rimpetto alle comuni aspirazioni, ma neanche questi numeri esprimono ancora tutta intiera la verità, quando si consideri il fatto avvertito nella lodata Relazione che tengo sott'occhio, la quale vi dice che l'aumento del tonnellaggio dei piroscafi negli anni 1882-83 sarebbe stato assai maggiore a quello sovra accennato, se non si fossero operate in quegli anni delle ristazature in base al decreto 30 luglio 1882, in conseguenza delle quali furono nel 1883 eliminate 8764 tonnellate, e nel 1882 3555 tonnellate. Bisogna dunque tener conto di queste altre tonnellate in numero di dodici mila, quando si voglia fare un esatto confronto fra la forza del naviglio attuale, e quella dell'anno anteriore al 1881; cosicchè si può concludere senza tema di errore, che negli ultimi quattro anni si ottenne un aumento effettivo di 48,000 tonnellate.

E non basta neppure, poichè vi ha un altro fatto importante, del quale conviene prender nota e tener gran conto, ed è, che in questi ultimi anni crebbe a dismisura la portata dei bastimenti a vapore, che si sono venuti costruendo. Da un quadro che tengo sott'occhio mi risulta, che nell'anno 1876 l'Italia non possedeva un solo bastimento che fosse di una portata superiore alle 1500 tonnellate; nell'anno 1878 ne aveva uno solo; nel 1880 ne avevamo cinque della portata di 10,000 tonnellate; nel 1882 il numero salì a tredici, con una portata di 26,000 tonnellate; infine, nel 1884 salì a ventuno il numero dei bastimenti di una capacità superiore alle 1500 tonnellate, con una portata complessiva di 44 mila tonnellate.

Ora io non mi attenderò di dire al Senato, quanto nel rispetto dell'economia principalmente, è per tante altre ragioni che per brevità rinunciò ad enumerare; si debba grandemente desiderare, che al piccolo si sostituisca il grosso naviglio; e però da questo lato è pure evidente, che si è grandemente progredito, come

non dubito punto che della grande importanza di questo fatto, niuno più dell'illustre uomo che sta al governo della marineria italiana si senta in cuor suo lietamente convinto.

Io vi ho detto poc' anzi dell'aumento che si è prodotto nel tonnelloaggio durante l'ultimo quadriennio; ma se voi desiderate conoscere ciò che è avvenuto proprio nell'anno 1884, nel tempo cioè, in cui la costruzione ha dovuto rallentare nella prospettiva dei premi alla costruzione promessi col progetto di legge già presentato alla Camera dei Deputati, voi troverete che fra il 1883 e il 1884 si ebbe un aumento di 14 piroscafi della portata di tonnellate lorde 14,845 e di 6782 cavalli nominali, ed una diminuzione nel naviglio a vela di 17,000 tonnellate. Sta vero adunque, che nel corso dell'ultimo anno, malgrado tutto, la forza del nostro naviglio aumentò di 10,000 tonnellate all'incirca, al netto della perdita che si manifestò nel tonnelloaggio a vela, il quale felicemente discese di 17,000 tonnellate.

Io vorrei ancora dirne una, se non fossi troppo indiscreto. Si parla sempre, e si ricordano i tempi migliori che ha attraversato la nostra marina mercantile; ma se guardo all'importanza del nostro naviglio, in quanto viene rappresentata dal maggior tonnelloaggio che mai siasi avuto, trovo che nell'anno 1876 si era raggiunta la massima forza di 1,078,000 tonnellate, contro quella di 971,000 nell'anno 1884. A primo aspetto, potrebbe sembrare che il tonnelloaggio sia disceso di un bel tratto, ossia di un decimo all'incirca, ma così non è, imperciocchè nell'anno 1876, il nostro naviglio a vapore si componeva di pochi bastimenti della portata di 57,000 tonnellate, e nell'anno 1884 ne abbiamo invece molti più della portata di 122,000 tonnellate. Il contrario avvenne nella vela, nella quale il tonnelloaggio discese da 1,020,000 a 848,000, con una perdita di 172 mila tonnellate. Ma fatta ragione della maggior potenza di trasporto dei bastimenti a vapore, tre o quattro volte superiore a quella dei bastimenti a vela, è facile capire, che a voler fare un confronto coll'anno più felice della nostra marina mercantile, così nella quantità, che nella qualità del suo tonnelloaggio, noi ci troviamo oggi in una condizione di fatto sensibilmente migliore.

Non è dunque vero, se i fatti ed i numeri su esposti corrispondono alla verità, siccome

niuno del resto potrà contraddire, che la nostra marina mercantile vada decadendo; e se veramente si trovasse in fin di vita, convien dire che si disponga a morire molto allegramente, poichè da alcuni anni in qua, e specialmente in questi ultimi anni, il tonnelloaggio cresce e migliora, sì che il capo stesso del servizio, leale ed operoso uomo, non ha dubitato di farne testimonianza nella Relazione annuale da esso presentata all'onorevole Ministro della Marina.

Ma qui alcuni forse mi diranno: sta bene che sia così, ma non basta guardare a quel che avviene in casa nostra, bisogna tener d'occhio a quel di più che si fa negli altri paesi, e camminare almeno con passo eguale; se invece rimarremo immobili, o quasi, saremo presto schiacciati. E siccome l'argomento ha certamente il suo valore, desidero che il Senato mi consenta di farvi sopra alcune modeste considerazioni.

È un fatto pienamente assodato che, specialmente in quest'ultimo quadriennio, la nostra marina mercantile ha saputo per sola forza propria sollevarsi dallo stato di marasma in cui si era trovata, e che la trasformazione del materiale nautico si va via via operando per virtù dell'iniziativa privata, a malgrado il crescente ribasso dei noli. Ora, se così è, e niuno che voglia essere imparziale saprebbe negarlo, deve esser questa la miglior prova che la nostra marineria ha forze sufficienti, ed ha soprattutto una vitalità propria, che le permetterà di prendere quel maggiore sviluppo che sta nel desiderio di tutti, allorquando per virtù di questa legge venga sollevata da molti degli aggravî che presentemente la colpiscono, e più specialmente nel caso che venisse sanzionato l'articolo che accorda i premi alla costruzione, senzachè sia necessario andare più oltre, ed imporre maggiori sacrifici al bilancio dello Stato.

Ma quando fosse poi vero, come tutti dicono ed affermano, che il tonnelloaggio mondiale non sia più in relazione con la quantità della merce che domanda di essere trasportata, io vi domando, o Signori, se sieno poi sicuri di fare un buon affare quei paesi, che si propongono di favorire artificialmente l'aumento del naviglio nella speranza di acquistare la preminenza dei noli sulle bandiere delle altre nazioni. Se il naviglio mondiale è già superiore ai bisogni, la conseguenza immediata che deriverà dalla rin-

novazione del materiale, esageratamente stimolata dalla concorrenza, sarà certamente codesta, che i noli decresceranno ancora più a saggi non remuneratori. Questa, malgrado i segni di diniego dell'onorevole mio amico, il Relatore dell'Ufficio Centrale, questa avrà da essere la conseguenza dei provvedimenti introdotti dalla Camera elettiva in questo disegno di legge, trannechè sia dimostrato, che in proporzione del cresciuto tonnelloggio crescerà egualmente la merce che domanda di essere trasportata.

Io sostengo invece che il risultato della legge si convertirà in diminuzione del prezzo dei trasporti, e che la differenza ricadrà, sotto forma di premi, a carico del bilancio italiano.

Nè credo d'altronde, che l'Italia sia poi, e si mantenga alla coda di tutte le altre nazioni, come alcuni mostrano di credere, per essere licenziati a domandare sussidi straordinari ed eccezionali.

Negli Stati Uniti d'America, io ho potuto leggere che il movimento della navigazione è disceso in breve tempo di 65,000 tonnellate, ed in sostanza due sono le nazioni dove si nota un certo progresso, la Spagna e la Francia...

BRIN, *Ministro di Marina*. E la Germania...

Senatore SARACCO. Non parlo mai della Germania, onorevole Ministro; perchè non mi piace stabilire dei confronti fra l'Italia e la Germania: siamo troppo piccini e diversamente educati per poterci in veruno caso misurare colla Germania. Parlo adunque della Spagna e della Francia.

La Spagna si trovava alcuni anni addietro in condizioni di assoluta inferiorità, e con molti sforzi è riuscita realmente a migliorare le condizioni del suo naviglio, ma non è di là che verranno i pericoli della concorrenza. La Francia anch'essa, la Francia sotto l'impero della legge di protezione che porta la data del 29 gennaio 1881 ha veduto crescere sensibilmente il suo naviglio; ma l'aumento del tonnelloggio basta poi, per se solo, a dare la piena sicurezza dell'avvenire? Molti dicono, e sono pronti a dimostrare, che in Francia la speculazione si è impadronita della costruzione, cosicchè si rivela già una grande sproporzione fra l'offerta e la domanda dei trasporti, e se questo fosse, l'avvenire dirà, quali avranno da essere le sorti di questo naviglio nato e cresciuto in serra calda, e se non debba venir giorno, in cui la

marineria mercantile abbia da trovarsi in condizione ancora peggiore quando il bilancio della Francia non fosse più in grado, o non credesse oltre di concedere i premi che assicurano in tutti i casi l'interesse del danaro impiegato dall'armatore. Non è la sola misura del tonnelloggio che dia il segno della prosperità della marina mercantile, e però io credo di non cadere in errore, se affermo, che dal solo fatto del tonnelloggio cresciuto non si può ancora argomentare per giudicare degli effetti che ha prodotta, e produrrà la legge del gennaio 1881 sulle sorti presenti, ed anche avvenire della marina francese.

Ma i fautori del presente disegno di legge ci hanno detto, e certamente diranno, che la marineria mercantile è il più potente ausiliario della marina militare, e però non vi è sacrificio, che non dobbiamo sostenere di lieto animo per venirle in soccorso. L'egregio mio amico, il Relatore dell'Ufficio Centrale, mi dice sommessamente, che senza marina mercantile non vi può essere marina di guerra, che basti alla difesa delle nostre coste. Egli adunque mi potrebbe dire, che gli oppositori non hanno buona grazia, anzi, che non sono buoni patrioti quando negano al Governo i mezzi necessari ad assicurare la difesa del paese. L'obbietto è molto grave, lo intendo, ma se fosse vero e fondato, noi avremmo il diritto di chiamare in colpa tutti i Ministri della Marina che si sono succeduti nel giro di tanti anni, e fra questi lo stesso illustre ingegnere che tiene ora il portafoglio della marina, e lo teneva già nel 1876, quando presentò ed ottenne approvato un nuovo piano organico della marina militare, che impegna il bilancio dello Stato in una spesa molto superiore alle fatte previsioni. Io non ho questo coraggio, e credo piuttosto, che quando essi avessero creduto a questa necessità di rinvigorire il naviglio mercantile, onde rafforzare la marina militare, avrebbero presentato in tempo gli opportuni provvedimenti, e si sarebbero affrettati a domandare i mezzi più acconci per assicurare la difesa del paese.

La verità è piuttosto questa, che nel nostro paese si cade spesso nella esagerazione, e si specula sulla esagerazione per creare uno stato artificiale di cose. Dacchè alla vela si è sostituito il vapore, le condizioni della difesa ma-

rittima si sono, non dirò di punto in bianco, ma in gran parte mutate, e sono certo che l'onorevole Ministro della Marina non mi vorrà negare, che è scemata di molto l'utilità della marina mercantile, come elemento di forza militare navale.

Sono, come vedete, sopra un terreno ardente, e siccome mi sento doppiamente incompetente, ho desiderato conoscere il parere di uomini valorosi di altri paesi, e fra questi del Ministro che reggeva il dipartimento della marina francese, quando fu discussa la legge del gennaio 1881.

A questo proposito, io mi permetto ricordare al Senato, che tutto ciò che avviene oggi in Italia è precisamente quello che è accaduto nel Parlamento di Francia. Anche colà, non è stato il Governo che abbia preso l'iniziativa dei provvedimenti, che furono tradotti nella legge che porta la data del 29 gennaio 1881. Siccome voi, o signori Ministri, o quanto meno i predecessori vostri non avean pensato nel segreto dei loro Gabinetti, che si dovessero accordare così larghi sussidi alla marineria mercantile, ed alcuni di voi hanno piegato il capo davanti alle esigenze di una parte della Camera elettiva; anche in Francia la legge del 29 gennaio 1881 non è uscita fuori dalla iniziativa del Governo: anche là, o Signori, il potere centrale ha piegato davanti alle esigenze di una maggioranza parlamentare. Nè mancò chi invocasse le ragioni della difesa militare; ma il Ministro della Marina fece buona giustizia di queste obiezioni, e non si peritò di affermare, che ad un buon reclutamento della marina militare, gli bastava la sicurezza di poter fare assegnamento sopra un buon nucleo di gente di mare, e che questa sicurezza egli la trovava nei quadri della iscrizione marittima, che erano pari, e fino superiori al bisogno.

« L'institution maritime (così concludeva), est pour nous une institution précieuse, parce que elle nous donne des hommes ayant le pied marin, et, pardonnez moi la vulgarité de l'expression, l'estomac marin.

« Nous avons, en effet besoin d'avoir sur nos bâtiments des hommes qui n'aient pas le mal de mer, qui ne se laissent pas effrayer par le vent, par les vagues, qui sachent supporter les intempéries aux quelles sont constamment exposés les matelots, qui n'aient pas

« peur, enfin de se voir séparés de l'abîme par une planche ou par une simple feuille de tôles.

« Mais ces marins de l'inscription maritime ne nous arrivent pas formés. C'est la marine militaire qui forme les gabiers, les timoniers, les canoniers, les fusiliers, les mécaniciens, cette multitude de spécialistes, dont on ne peut se passer dans la marine actuelle, et vous en voyez la preuve, puisque, chaque année, on vous demande lors de la discussion du budget, une somme assez considérable pour l'entretien de nos écoles ».

Importa dunque sapere se i quadri della gente di mare iscritta nelle matricole della nostra marineria, rispondano anch'essi alle necessità presenti ed avvenire della difesa marittima navale, e si vedrà allora se rimanga veramente qualche cosa da fare.

Ebbene, se alcun dubbio poteva rimanere nell'animo di alcuno che la tanto decantata decadenza della marina commerciale avesse prodotto l'effetto disastroso di ridurre d'alquanto il numero della gente di mare, i prospetti che si trovano riportati nella diligente Relazione del direttore generale del servizio sono venuti a dissipare qualunque dubbio, poichè ne risulta che la gente di mare iscritta sulle matricole aumenta annualmente, e sensibilmente, di numero. La marina mercantile muore, e la gente di mare cresce!

È una cosa questa che molti troveranno singolare; e tuttavia è così. Alla data del 31 dicembre 1884 gli iscritti sulle matricole della gente di mare salivano al bel numero di 189,162 persone, con un aumento sull'anno 1883 di 4145 persone, e di 17,000 in confronto dell'anno 1880; fra i quali più di 7000 marinai in confronto degli iscritti nel tempo anteriore!

Davanti a questi numeri, io mi sento l'animo riposato e tranquillo. Io non posso credere, che il distinto ammiraglio che nel 1879 teneva il portafoglio della Marineria francese fosse così poco tenero degli interessi della difesa marittima nazionale, da ripudiare tanto gratuitamente il soccorso che altri gli offriva sotto la forma di sussidi alla marina mercantile, e mi tengo licenziato a concludere, che è per lo meno esagerata la proposizione, che la marina mercantile si abbia da considerare come uno degli elementi indispensabili della potenza marittima militare di un paese. Non io negherò certa-

mente, che una fiorente marina commerciale possa riescire di valido aiuto alla difesa del paese; ma quando è provato, che abbonda la gente di mare, ed il naviglio aumenta di numero e migliora di qualità, non mi pare, che trovino qui luogo le precauzioni certamente patriottiche, dei fautori della legge.

Ma poichè mi è capitato questo grosso libro tra le mani, io vorrei ancora, che anticipando sul tema che tratterò più tardi, i miei onorevoli Colleghi mi consentissero di leggere due altri brani significantissimi del discorso pronunciato nella Camera dei Deputati di Francia dall'ammiraglio Jauréguiberry, Ministro della Marina, nella seduta del 6 marzo 1879.

« Quant à moi (egli disse) je le déclare, je ne « suis pas armateur, je ne suis pas négociant; « mais cette prime de 8 millions par an pen- « dant dix ans qu'on demande c'est tout sim- « plement l'intérêt du capital engagé en ce « moment dans les vieux bateaux à voiles, que « nous possédons.... (C'est cela!); c'est-à-dire, « que c'est accorder une espèce de compensa- « tions à leurs propriétaires, qui doivent être « affligés de n'en pouvoir rien faire, mais enfin « vous voulez leur donner cela; c'est à vous « de décider ».

Ma la chiusa del discorso è ancora più importante, e franca la spesa che io la ricordi:

« Vous avez donc en présence de vous deux « solliciteurs: d'un côté, la marine de concurren- « rence, qui vous réclame un secours qui, à « mes yeux, est considérable et malheureuse- « ment inefficace; de l'autre, vous avez les « contribuables surchargés d'impôts, qui dési- « rent qu'on n'augmente pas leurs taxes. C'est « vous messieurs, qui êtes les représentants de « la nation; les Ministres qui vous parlent ne « sont que les exécuteurs des volontés de la « France. A vous de décider! » (*Double salve d'applaudissement. - M. l'Amiral, de retour au banc des ministres, reçoit les félicitations de ses collègues et d'un grand nombre de députés*).

Malgrado le discorse cose, non è mia mente di ricusare il voto a tutti i provvedimenti contenuti nel progetto di legge, quale venne approvato dalla Camera elettiva. Ho creduto piuttosto, quantunque il momento non mi paia opportuno, di potermi accostare all'opinione espressa dall'illustre presidente della Commissione d'In-

chiesta, l'onorevole mio amico il Senatore Brioschi, vale a dire che molte parti di questa legge debbano essere approvate, altre invece vogliano essere respinte, così nell'interesse della finanza, che in quello della marina italiana.

Noi non crediamo, a tacere di cose minori, che si debbano accordare premi per la costruzione di bastimenti a vela; noi non crediamo che si debbano concedere premi di navigazione, e tanto meno verun premio per il trasporto dei carboni.

Del rimanente, noi stiamo col Governo, ossia colle proposte del Governo, che si trovano riferite nel progetto di legge presentato alla Camera elettiva sotto la data del 26 novembre 1883, nelle quali consentiamo interamente.

Per la qual cosa io vi domando il permesso di ragionare brevemente intorno ai punti controversi, che ricordo un'altra volta: premi per la costruzione dei bastimenti a vela, premi di navigazione e premi per trasporti di carbone.

Nell'anno 1883, se non mi sbaglio, venne nominata una Commissione - della quale era degnissimo presidente l'onorevole commendatore Brin, allora ispettore generale del genio navale ed oggi Ministro della Marina d'Italia - col mandato di « studiare le condizioni dei principali stabilimenti di industria meccanica e « navale in Italia, di determinare quelli ai quali « la regia marina può con sicurezza affidare « la costruzione di scafi, di apparati motori e « di meccanismi navali ».

Questa Commissione si fece un dovere di visitare quasi tutti gli stabilimenti siderurgici d'Italia, e sgraziatamente ha dovuto constatare che « i cantieri fiorenti e prosperi sulla « riviera ligure, ove si ammiravano lunghe fila « di bastimenti sugli scali, sono per la maggior parte ridotti a vasti recinti chiusi da « muri, e nei quali cresce l'erba; che le co- « struzioni in legno sono state disusate e non « si sostituiscono da quelle in ferro ».

Queste sono le parole della Relazione, alle quali fanno seguito queste altre, che mirano a dimostrare le origini e le cagioni vere di questo fatto.

« Ciò è avvenuto », dice il Relatore della Commissione, « perchè i grandi vapori in ferro ad- « detti ai trasporti delle merci hanno quasi « del tutto soppiantato le navi in legno, a vela

«e miste e, sventuratamente per noi, non si è «seguito il progresso».

Poche parole, ma sode e vere. Il *porro unum* adunque, a giudizio di quegli egregi, e di tutti, dovrebbe esser questo, di aiutare la trasformazione dei bastimenti a vela in bastimenti a vapore, la sostituzione dei grossi ai piccoli bastimenti. La trasformazione del materiale nautico da vela a vapore, ecco la condizione suprema, indispensabile, perchè l'Italia marinara arrivi a conquistare i noli sulle bandiere delle altre nazioni.

Egli è perciò, o Signori, che ho creduto che fosse dovere di buon cittadino - a malgrado la povertà del nostro bilancio - di accettare la parte del progetto di legge presentato nel 1883 che prometteva premi di costruzione ai bastimenti a vapore.

E sebbene la spesa preannunciata dovesse salire, come allora si diceva, a due milioni all'anno, purtuttavia non ho esitato a manifestare la opinione, che questo articolo dovesse e potesse ricevere l'approvazione del Senato. Quando i Ministri proponenti del 1883 affermavano, che questi provvedimenti avrebbero avuto per effetto di aumentare la forza del nostro naviglio di ben 400 mila tonnellate di vapore, delle quali 300,000 tonnellate di costruzione italiana, io non potevo ricusare il mio voto.

Innanzi a questa prospettiva, io non ho potuto e non doveva rimanere incerto, imperciocchè riconosco anch'io, quanto sia l'importanza della industria marinara; ma oggi, devo pur dirlo, le cose sono mutate di punto in bianco, e quel disgraziato prospetto che va unito alla Relazione dell'Ufficio Centrale ha fatto conoscere quali sono le prospettive, le speranze, le aspirazioni del nostro Ministro della Marina. Io non voglio ancora credere che questo documento sia uscito fuori dal Ministero della Marina; amo credere piuttosto, e direi che sono certo, che l'onorevole Ministro questo prospetto non l'ha veduto, o non l'ha meditato...

(BRIN, *Ministro della Marina*, accenna di sì col capo).

Senatore SARACCO... Mi duole dei segni affermativi che mi fa l'onorevole Ministro, e me ne duole sinceramente, imperciocchè questo documento dichiara, e prevede, che i premi alla costruzione produrranno l'effetto di aumentare la forza del naviglio mercantile a vapore, di

sole 100 mila tonnellate in tutto, nel giro di 10 anni, e per contro, si otterrà un aumento di 300,000 tonnellate nei bastimenti a vela.

Ecco il bel guadagno che avremo ottenuto, quando siensi realizzate le previsioni dell'onorevole Ministro della Marina!

Ora, se a giudizio del Governo il risultato della legge deve esser questo di aumentare le gravezze dei contribuenti, e peggiorare in qualità le condizioni del naviglio esistente, anzichè si debba aver fede, che i soccorsi dello Stato valgano ad affrettare la trasformazione del materiale nautico, ossia la sostituzione del vapore alla vela, la mia mente non arriva più a capire, perchè siasi levato tanto rumore per conquistare un risultato che si dovrebbe piuttosto deplorare.

Se questa dovesse essere l'ultima parola della legge, io non saprei indurmi ad approvarla in nessuna delle sue parti; e tuttavia la minoranza dell'Ufficio Centrale non si rifiuterà a concedere i premi di costruzione al vapore, perchè non dispera che possano avverarsi le previsioni, ben altrimenti lusinghiere, che si trovano espresse nella lodata Relazione che precede il progetto di legge presentato dal Governo nel 1883. Ma non saremo noi che daremo il voto favorevole a quella parte del progetto di legge, che promette i premi ai bastimenti a vela, perchè a noi è parso chiaro, anzi evidente, che si andrebbe direttamente contro lo scopo che abbiamo in mente di conseguire. Sussidiare, ossia stimolare la costruzione della vela, gli è lo stesso che premiare l'inerzia e l'errore.

Ma la vela, diranno alcuni, ha dunque fatto il suo tempo, perchè la dobbiamo abbandonare al suo destino? Questi poveri cantieri, già così fiorenti, vogliamo lasciarli deserti? Vi piace sapere che vi cresca l'erba, per usare l'espressione del Relatore della Commissione presieduta dall'onorevole Brin?

Onorevoli Colleghi, io non voglio il male di nessuno; però, se questa fosse un'industria destinata a perire, io non so perchè noi ci dobbiamo affaticare per farla vivere a pregiudizio dei nostri grandi interessi marittimi, e col sacrificio del danaro dei contribuenti. Ma essa non morrà, perchè noi non le facciamo alcun male, e soprattutto, perchè la marina a vela può vivere e vivrà, a Dio piacendo, di vita propria; essa può servire ad altri fini, e si presta

mirabilmente a molti servizi secondari, senza che dobbiamo aiutarla artificialmente perchè possa correre le vicende della lunga navigazione. Rimanga essa qual'è cogli stessi favori che gode presentemente, ma non presuma di mettersi a paro col vapore, e niuno ardisca volere che i danari dei contribuenti sieno impiegati a far rifiorire un'industria che si trova alla coda del progresso moderno.

Ma gli operai rimarranno inoperosi, ed i cantieri continueranno ad essere deserti! È una disgrazia, lo so, ma è proprio col danaro di tutti, che dovremo servire la causa di questi interessi particolari, che si confondono troppo spesso cogli interessi elettorali? O perchè i cantieri dei bastimenti a vela sono deserti, ciò che vuol dire che il capitale non trova più il suo tornaconto a cercare il suo impiego in queste costruzioni, lo Stato dovrà intervenire con sussidi pecuniari, affinchè questa industria, abbandonata dal capitale, possa continuare nella sua lenta agonia? E come non si vede, che questi sussidi avranno per lo meno per effetto di ritardare la trasformazione del nostro materiale nautico? Saranno questi, io lo so, ragionamenti fuori di moda e fuori di tempo; ma tale era pure l'opinione del Ministero nel 1883, tale è l'opinione espressa dalla Commissione d'inchiesta, e poichè io mi trovo in così buona compagnia, e più ancora, sento di essere d'accordo colla logica e col buon senso, porterò volentieri il mio voto a quella parte della legge che promette i premi di costruzione al vapore, ma non darò mai il mio suffragio, perchè lo Stato aiuti la costruzione della vela.

L'altro punto del nostro dissenso riguarda i premi alla navigazione.

Qui, il mio discorso correrà veloce, perchè non intendo intrattenere lungamente il Senato.

Siccome in punto di principi non sono molto ortodosso, e non lo sarò mai quanto l'onorevole Ministro delle Finanze, maestro a me ed a molti in economia politica, per concludere, com'egli scriveva, che i premi alla navigazione sarebbero esiziali, così alla marina mercantile italiana, come a quella mondiale, io dichiaro molto semplicemente, che non vorrei negare il mio voto ai premi di navigazione, sebbene dovessero costare alle Finanze dello Stato un grave sacrificio di denaro, quando mi fosse dimostrato, che questi premi saranno efficaci, e

che questo è il vero, il supremo rimedio per far rifiorire la nostra marina mercantile, di modo che in un determinato periodo di tempo giungerà a vivere di vita propria, e lottare poderosamente colla marineria di altre nazioni. Dimostatemi, o Signori, che mercè questi premi noi potremo avere una marineria libera, intraprendente, punto disposta a cedere davanti al primo rovescio, una marineria, per esempio, che non sia pronta a capitolare alla prima occasione, o con opportune fusioni, o con altri mezzi che gli speculatori sanno a tempo opportuno adoperare; dimostatemi sopra tutto, che questo progetto di legge non avrà per ultimo risultato di ribadire l'ultra potenza della nostra Società di navigazione generale, della quale io parlo e parlerò sempre col dovuto rispetto; dimostatemi tutto questo, ed io, o Signori, sarò lieto di concedere il voto favorevole a questa parte della legge.

Ma fino ad ora io non ho inteso alcuno che abbia ardito di affermare, che mercè questi premi di navigazione le condizioni della marina mercantile miglioreranno così, da poter sostenere virilmente la lotta colle marinierie di altre nazioni. Ho inteso piuttosto molte voci che dicono il contrario, ed anche ieri è giunta una petizione sottoscritta da 150 che si dicono capitani ed armatori; ed io devo credere che sieno tali, i quali protestano contro quest'articolo della legge, nei termini, almeno, coi quali venne concepito. Molti l'accettano come un acconto, perchè credono, e non hanno torto, che il resto verrà dopo: ma nessuno ha detto, niuno ha saputo dimostrare che questi premi debbano riuscire veramente fecondi di buoni e sicuri risultati. Né altri, ch'io sappia, potrebbe dirlo con vera sicurezza. I noli, o Signori, seguono una legge di natura; essi non sono schiavi del capriccio, ma rispecchiano le condizioni generali della navigazione; e specialmente le condizioni locali, onde avviene, ad esempio, che in un paese il quale possieda un ampio dominio coloniale, come l'Inghilterra, l'industria della navigazione non avrà bisogno di ricorrere a mezzi artificiali per vivere di vita rigogliosa. Io non so se l'Italia sia alla vigilia di possedere stabilimenti coloniali: non mi pare, e non lo spero, ma se avessimo vaste e fiorenti colonie, il problema sarebbe bello e risolto. Sono, insomma, le circostanze di tempo,

SESSIONE DEL 1882-83-84-85 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 26 NOVEMBRE 1885

di luogo e di fatto, che determinano le condizioni dei voli; ma non c'è Parlamento, non c'è legislatore al mondo che posseda il farmaco salutare, il quale faccia sì che una bandiera possa competere e soverchiare quella di un'altra nazione.

D'altro canto bisogna esser logici a questo mondo, ed io vi domando perchè escludete dal premio i bastimenti che attendono al grande cabotaggio, e comprendo ancor meno come possiate escludere dal premio quei bastimenti i quali contano una determinata età, sebbene sieno tuttora atti alla navigazione.

Hanno detto, anzi voi dite tuttora, che gli armatori di questi bastimenti hanno già ammortizzato il loro capitale. Ma questa, a parer mio, è una affermazione che condanna il vostro sistema; imperciocchè, se fosse vero che durante gli anni di crisi che abbiamo attraversato, gli armatori dei bastimenti, a vela od a vapore, non importa, abbiano saputo coi loro guadagni ammortizzare il capitale di costruzione, ciò vorrebbe dire che l'industria della navigazione non si trova in condizioni tanto cattive, come generalmente si dice. Qui, delle due l'una; o il fatto sta come voi dite, ed allora se ne deve inferire che la nostra marina non ha bisogno di sussidi: ovvero questo non è, vale a dire, che il capitale speso non fu ammortizzato, ed allora io dico che voi commettete un atto d'ingiustizia, escludendo dai premi questi vecchi bastimenti che possono ancora avventurarsi ad una lunga navigazione. Che anzi, voi commettete un doppio atto d'ingiustizia, imperciocchè egli è ben chiaro, che gli armatori di bastimenti premiati schiacceranno quegli altri, i quali non saranno chiamati a partecipare ai premi di navigazione.

Ma, e la Francia, si è detto, e si dirà, la Francia ha pure con la sua legge del gennaio 1881 deliberato di concedere premi di navigazione, tanto a bastimenti a vela come ai bastimenti a vapore.

Dobbiamo dunque, e siamo per sentimento di difesa costretti a seguire l'esempio della Francia, la quale è già riuscita ad aumentare sensibilmente la forza del suo naviglio, e se non provvediamo in tempo, seguirà a lasciarci dietro di molto, nella navigazione di lungo corso, in conseguenza appunto delle agevolanze fatte colà alla marina commerciale.

Di questa legge si è già parlato alquanto, ma non si è ancora detto tutto quello che importa sapere.

Si è detto in primo luogo che la Francia concede premi in ragione di lire 1,50 per tonnellata, mentre noi non diamo che lire 0,65: ed è vero. Ma non si è avvertito, che in Francia i premi segnano una scala decrescente, cosicchè in questo quinto anno non sono più che di lire 1,25 per i bastimenti a vapore, e di lire 1,125 per i bastimenti a vela. Quindi avverrà, che fra cinque anni la misura del premio sarà discesa a lire 1, o pure a lire 0,75, secondo che si tratti di bastimenti a vapore o di bastimenti a vela.

Ma non bisogna neanche dimenticare, e ne fanno amplissima fede gli atti della Commissione d'inchiesta, che i nostri armatori hanno sempre detto e ripetuto, che dove non fosse sopravvenuta la legge francese a peggiorare, con la concessione dei premi di navigazione, la condizione dell'armatore italiano, niuno avrebbe pensato a domandare queste sovvenzioni, avvegnachè a parità di condizioni noi siamo abbastanza forti per sostenere la lotta. È solamente dal giorno in cui emanò la legge francese del 29 gennaio 1881 che si è sentito il bisogno di una legge di protezione.

Siamo dunque logici, o Signori! Siccome gli effetti della legge francese sono limitati a dieci anni, e ne sono passati tantosto cinque, i fautori dei premi di navigazione dovrebbero limitarsi a chiedere, che i premi vengano accordati per un solo quinquennio avvenire. Se no, verrà certamente, ed avremo col nostro voto affrettato il momento delle rappresaglie internazionali, e la Francia sarà naturalmente condotta a prorogare gli effetti della legge, se pure non accadrà questo di peggio, che quando l'Italia sia entrata in questa via di concedere premi alla navigazione, la Francia potrebbe sentirsi trascinata a crescere la misura dei premi, ed in questa lotta, il più forte vincerà il più debole, che potrebbe anche essere l'Italia.

Ma sotto altri rispetti, i provvedimenti proposti col presente disegno di legge differiscono e sono più larghi della legislazione francese. La legge francese non concede veruno di quegli sgravi di tassa contemplati nel presente disegno di legge. Di più, la Francia non ammette i premi di costruzione (*rumori*); affermo

che la legge 29 gennaio 1881 non dà veri premi di costruzione, e vado a darne la prova. Il Ministro delle Finanze in Francia, che era, credo, Léon Say, interrogato se consentisse a dare un compenso per la costruzione dei bastimenti, rispondeva che sì, per la semplice ragione che il compenso proposto corrispondeva esattamente all'ammontare dei dazi doganali, che sotto l'impero della legge vigente venivano restituiti ai costruttori. Non è adunque un premio che si dovesse risolvere, come avverrà presso di noi, in una perdita di bilancio: invece di restituire, la Francia ha semplicemente rinunciato a riscuotere i dazi doganali.

In Italia non sarà così, una volta approvati questi provvedimenti, poichè nessuno mette in dubbio, che almeno la metà della somma che noi vogliamo accordare a titolo di compenso, costituisce un vero premio alla costruzione, mentre l'altra metà corrisponde al montare dei dazi doganali, che oggi si restituiscono.

Così adunque nello sgravio delle tasse, siccome nella misura dei premi di costruzione, il presente disegno di legge tende a favorire gli interessi della marineria mercantile italiana, assai più che non faccia la legge francese: e fatta la somma, i vantaggi d'altra natura che accordiamo alla nostra marina, coprono largamente quel di meno, che noi diamo per i premi di navigazione.

Ancora una parola su questo argomento dei premi.

Quanto avrebbero costato alle finanze di quel paese i premi alla navigazione, si erano chiesti nel 1879 e nel 1880 gli uomini preposti al Governo della repubblica francese, e dopo molte discussioni, si ritenne generalmente, che la spesa sarebbe stata di 3 milioni l'anno. Or bene, voi dovete sapere, o Signori, che al primo gennaio 1884, vale a dire in meno di tre anni, la spesa era salita effettivamente a circa 17 milioni. Siccome la legge non andò in vigore che in febbraio 1881, ne risulta pertanto una spesa media annuale di 6 a 7 milioni in luogo dei 3 che si prevedevano.

Ma, questi premi hanno poi giovato effettivamente alla causa della marina mercantile francese? Udite, e poi giudicate.

Quando fu presentato alla Camera elettiva il progetto di legge col quale si domandava la facoltà di stanziare i fondi necessari per pa-

gare questi 17 milioni, sorsero voci autorevoli a domandare al Governo, quali vantaggi si fossero conseguiti dall'applicazione della legge del 1881, nella parte che contempla i premi alla navigazione. Sedeva allora al Governo della cosa pubblica il ministro Rouvier, il quale altra volta aveva accanitamente combattuto i premi alla navigazione, e richiesto a dire dei risultati realmente ottenuti dall'applicazione della legge, stimò di serbare il più assoluto silenzio, e di trincerarsi dietro la necessità di tener fermi gli impegni dipendenti dalla legge del 1881.

Solamente il Relatore della Commissione che aveva avuto molta parte a preparare la prima legge, si alzò a dire che la legge aveva prodotto dei buoni risultati, e fra questi ne citò uno, che mi permetto di raccomandare all'attenzione dell'illustre Senatore Rossi. Esso disse, che si era ottenuto un risultato stupendo, poichè si era conseguito un forte ribasso dei noli, cosicchè i grani esteri affluivano nei porti francesi, ed il prezzo dei grani era necessariamente disceso in paese.

Il Senatore Rossi, tanto amico degli operai, troverà certamente, che anche da questo lato la legge merita di essere approvata, ma credo difficile che i produttori italiani, dei quali egli si è sempre occupato con tanto amore, vogliano acconciarsi di lieto animo a fare le spese, per ottenere questo bel successo, di vedere ancora rinvilito il prezzo del grano raccolto nelle terre italiane.

E qui, io mi arresto, perchè mi tarda di ragionare delle conseguenze finanziarie, ossia del carico che produrrà sul bilancio dello Stato l'applicazione dei provvedimenti, che si vogliono consacrare col presente disegno di legge.

Due sono i progetti di legge a vantaggio della marineria mercantile, che nell'intervallo di tre anni furono presentati dal Ministero al Parlamento. L'uno presentato nel 1880 doveva condurre ad una perdita annua per la Finanza di qualche decina di migliaia di lire. Era il domani dell'abolizione della tassa del macinato, ed il Governo mostrava di voler camminare con molta circospezione negli sgravii. Si trattava quindi, se non erro, di abbandonare un'entrata di 60 o 70 mila lire in tutto. Ma la Commissione della Camera dei Deputati trovò subito, che si doveva andare più oltre, e pensò di elaborare un altro

progetto di legge per allargare l'intervento dello Stato, e se ben ricordo, la perdita per la Finanza doveva, con la nuova redazione, salire ad un milione di lire all'incirca, sotto la forma di maggiore riduzione di tasse.

Ma una volta aperta la breccia, una volta slacciati i cordoni della borsa che il Governo lascia cadere in mano altrui, una volta imbandite le vivande sopra lauto desco, è naturale che gli appetiti siano venuti via via crescendo, cosicchè, venuto il 1883, il Governo del Re stimò di presentare quel progetto di legge di cui vi ho parlato più volte, forse troppe volte, col quale si proponevano gli stessi sgravi di tasse proposti dalla Commissione della Camera elettiva, e si aggiungeva la proposta dei premi alla costruzione dei piroscafi. Quindi una perdita, che a parere dei Ministri di quel tempo, doveva giungere ai quattro milioni di lire in ogni anno.

Da qualche decina di migliaia di lire, in tre anni il Governo del Re si era disposto d'improvviso a perdere quattro buoni milioni. Più in là, non poteva andare, senza eccedere le forze del bilancio.

Così non è sembrato alla Commissione eletta dalla Camera dei Deputati perchè riferisse sopra questo progetto di legge, e dalle sue deliberazioni esci fuori un nuovo progetto che fu approvato quasi per intero dalla Camera dei Deputati, poichè il Ministro delle Finanze avea con santa rassegnazione riconosciuta la virtù e la efficacia dei premi alla navigazione, che nel giudizio dal medesimo espresso nell'anno precedente, dovevano riescire esiziali alla marina mondiale e fino alla marineria italiana. Il Ministro delle Finanze usò allora questo nuovo e singolare linguaggio. Io era disposto, diceva egli, a concedere quattro milioni per soccorrere la marineria mercantile, e questi quattro milioni sono disposto a darli anche oggi, perchè ne facciate quell'uso che più talenta alla Camera dei Deputati. Accetto adunque il progetto della Commissione, perchè mi hanno detto, che il progetto involgerà una spesa non superiore ai quattro milioni.

Parve questo un ragionamento strano, perchè sembra, che il Governo non dovesse e non debba mai rinunciare al dovere che esso tiene di curare l'utile impiego del pubblico denaro.

Tuttavia la minoranza dell'Ufficio Centrale

guardò la cosa nel solo aspetto della spesa, e si è chiesta, come potesse avvenire, che la spesa annuale abbia da arrestarsi ai quattro milioni preveduti la prima volta, mentre si sono aggiunti tanti nuovi aggravii, e specialmente i premi alla navigazione, i premi alla costruzione di bastimenti a vela, ed i premi per trasporto dei carboni. Come è possibile, abbiamo detto noi, a rimanere nei limiti dei quattro milioni, e come il Ministro delle Finanze ha potuto non vedere, che si sarebbe grandemente oltrepassato quel massimo limite, che egli non intendeva oltrepassare?

Per la qual cosa la minoranza dell'Ufficio Centrale ottenne, non senza fatica, dalla compiacenza della maggioranza, che si domandassero al Governo gli opportuni schiarimenti, e sebbene l'Ufficio Centrale, nella sua maggioranza, abbia prese le sue deliberazioni di merito, prima ancora di ricevere queste notizie, giunse più tardi un prospetto che fu poi allegato alla Relazione dell'Ufficio Centrale, col quale si è cercato di dimostrare, che i nuovi provvedimenti legislativi avrebbero cagionato alla Finanza, fra sgravi e sovvenzioni, una perdita annua di cinque milioni e trecentomila lire all'anno incirca.

Adesso però, che per confessione del Governo sappiamo già, che non reggono più le prime previsioni, il Senato mi vorrà permettere che io prenda ad esaminare, quanto siano attendibili le notizie ed i calcoli nuovamente istituiti per valutare le conseguenze finanziarie del progetto.

Giacchè ho il piacere di vedere il Ministro di Agricoltura, Industria e Commercio su quel banco, io devo confessare, che dopo il suo ingresso nel Ministero, ho sperato che non si parlasse più di aritmetica politica, ma sento che mi sono ingannato. Il progetto che ci venne comunicato è il fior fiore dell'aritmetica politica, e sono qui per darne la prova.

La prima affermazione che si trova in questo prospetto è la seguente: « Nelle tasse marittime noi perderemo 350,000 mila lire all'anno, in conseguenza di queste concessioni che vengono fatte col presente progetto di legge. Quindi in dieci anni avremo tre milioni e mezzo di perdita per l'erario ».

Ciò avverrà (si soggiunge), perchè: « le tasse marittime riformate in conseguenza di questo

« progetto di legge getteranno ancora due milioni e 950,000 lire ».

È però da sapere, che per calcolare la perdita del Tesoro, è piaciuto istituire una media dei proventi ottenuti nell'ultimo quinquennio, che risultò di 3,300,000 lire; e così, il conto va naturalmente da sé, che raccogliendo in avvenire lire 2,950,000 l'anno, la perdita annua sarà di lire 350,000.

Vediamo come calzi il ragionamento.

Prima di tutto bisogna sapere, se è vero che le tasse getteranno 2,950,000. In questo prospetto si legge, che la dimostrazione di questo asserto si sarebbe trovata in un quadro annesso al ripetuto prospetto, il quale però non è conosciuto, o meglio non si è veduto mai. Certamente non è stato inviato dal Ministero, perchè non si può dubitare, che la maggioranza dell'Ufficio Centrale l'avrebbe allegato alla Relazione. Dunque noi non possiamo ragionare in base ad un documento che non possediamo.

Ma se manca la dimostrazione, ve n'ha un'altra, la quale si deduce dall'esame di un prospetto che non può essere contestato dal Ministero, ed è quello unito al progetto di legge presentato il 26 novembre 1883, dove trovo che le tasse marittime, quali erano contemplate in quel progetto di legge, dovevano gettare in tutto 3,069,000 lire.

Le cose non dovevano però rimanere, e non rimasero effettivamente così, come suonava il mentovato progetto di legge. Quasi tutti gli articoli del progetto medesimo, come era stato preparato dal Ministero, furono ritoccati da mano maestra ed amorevole, col proposito costante di diminuire la misura delle tasse che colpiscono l'industria della navigazione.

Io non voglio farvi perdere del tempo, a darvene la dimostrazione. Affermo la cosa, e la proverò se ne faccia mestieri. Ma penso che basti dar lettura dell'articolo 21 del progetto approvato dalla Camera, il quale dice così:

« I piroscafi nazionali e gli esteri equiparati, in virtù di trattati, ai nazionali, i quali esercitano le navigazioni indicate nei precedenti articoli 16 e 19 pagheranno la tassa, ad essi imposta rispettivamente dagli articoli stessi, una sola volta ogni 30 giorni, qualunque sia il numero degli approdi effettuati in tale spazio di tempo, cominciando dal giorno del loro primo approdo ad un porto dello Stato.

« I suddetti piroscafi potranno andar esenti dalla tassa, mediante il pagamento, per ogni periodo di dodici mesi, del quadruplo della tassa stessa, qualunque sia il numero degli approdi, che effettuassero durante tale periodo di tempo ».

Ora dovete sapere, che il progetto di legge presentato dal Governo chiedeva, non il quadruplo, ma il sestuplo della tassa, onde ottenere l'esonero della tassa mensile; e siccome nel prospetto sovra ricordato è detto, che la tassa di abbuonamento, ragguagliata ad un sestuplo, avrebbe diminuita l'entrata di 400,000 lire all'anno, va da sé che scendendo da sei a quattro, la perdita non sarà più di 400,000 ma sarà necessariamente di 600,000; vale a dire che, per questo primo e solo ritocco, si avrà già una perdita di 200,000 lire all'anno sui tre milioni e 69 mila lire prevedute dal Ministero nel 1883. E siccome, ve l'ho già detto, sono moltissimi gli articoli che furono toccati e ritoccati, con lo scopo fisso e costante di diminuire le tasse, più che il Ministero dapprima non voleva, è molto difficile, per non dire impossibile, che si riscuotano ancora questi due milioni e 950,000 lire all'anno, che il Governo si ripromette di conseguire dalla nuova legge che si sta preparando. Siamo ricchi, e possiamo essere generosi, senza guardare così per il sottile a ciò che succederà nel tempo avvenire....

E tuttavia io voglio ammettere, che giungeremo a riscuotere i 2 milioni e 950,000 lire; ma è poi vero che le tasse marittime gettino effettivamente nelle casse dello Stato soli tre milioni e trecento mila lire?

Signori, qui si fa uno di quegli abusi delle medie che offuscano la verità, e non vorrei che si facessero strada nelle statistiche, e nei documenti ufficiali.

Io capisco le medie, o almeno ne capisco poco, ma farò prova di capirle, fin dove si può far uso del criterio e della ragione. Io comprendo che si ricorra alle medie, per far conoscere la misura di quei proventi annuali di tasse, che vanno sottoposti a continua oscillazione, ora in più, ed ora in meno. Ma quando si tratta di proventi che sono tutti gli anni in aumento, non è più lecito ricorrere al facile spediente delle medie, per dare la misura del provento normale. Ora da questo aureo libro

che è uscito fuori dal Ministero della Marina, voglio dire della Relazione dell'egregio direttore generale del servizio; tante volte citata a segno d'onore, ho potuto imparare, quello che d'altronde sapevo già per altra via, cioè che le tasse marittime sono in continuo aumento, tanto che, da 2,614,000 lire ricavate nell'anno 1878; sono salite a 3,551,000 nel 1883; e nel 1884 a 3,756,000 con un aumento di lire 183,000 sopra il reddito dell'anno precedente.

Finalmente in questo stesso anno, cioè nei nove mesi del 1885 le entrate salirono a 3,086,000 con un aumento di circa 170,000 lire, rimpetto al prodotto degli stessi nove mesi dell'anno precedente; cosicchè, se in nove mesi il prodotto fu di 3 milioni 86 mila lire, credo non andare lungi dal vero, dicendo che si supereranno in fin d'anno i 4 milioni.

Sia dunque pur vero, come dite, che in avvenire queste tasse getteranno ancora due milioni 950 mila lire, non mi potrete negare che la rendita attuale ecceda i quattro milioni; e però la perdita non sarà di sole 350,000 lire l'anno, come si è detto, con molta leggerezza, ma si di 1,050,000 e che in dieci anni la perdita salirà almeno a dieci milioni di lire.

Veniamo adesso ai *premi di costruzione*.

Mirabile a dirsi! nella Relazione che precede il progetto di legge del 1883, i premi di costruzione dovevano costare allo Stato soli 2 milioni all'anno. Ora si sono aggiunti i premi alla costruzione dei bastimenti a vela e la spesa preavvisata non è più che di 600,000 lire!!

In verità, se alcuno mi dicesse, che questa dimostrazione è uscita fuori dal Ministero delle Finanze, e colà si è voluto prevedere, che la costruzione delle navi a vela andrà molto innanzi alla costruzione dei bastimenti a vapore, non vi sarebbe onde fare le meraviglie, poichè il tonnello a vela deve costare allo Stato assai meno di quello a vapore, e di tal maniera rimarrebbe dimostrato che sarà di tanto minore il sacrificio dello Stato; ma poichè il documento in parola è venuto fuori dal Ministero della Marina, devo dire un'altra volta, che queste notizie mi accuorano profondamente, e provo dentro me stesso un sentimento di vera tristezza, pensando che le speranze del Ministro stieno tutte in questa prospettiva, che il tonnello a vela crescerà in ragione tripla del tonnello a vapore; e nella costruzione dei

piroscafi s'andrà ancora più a rilento che non è avvenuto in questi ultimi anni. Tristè e strana cosa, ma vera!

Per la qual cosa, o Signori, io che sono pieno di stima e di riverenza verso l'illustre ingegnere che presiede ai destini della marina italiana, non posso e non voglio credere che sia questa la sua ultima parola; anzi, sono certo che egli spera in cuor suo che il nostro tonnello a vapore crescerà in proporzioni ben altrimenti elevate, cosicchè sarò molto, ma molto discreto, a voler credere, che spenderemo in ogni anno que' due milioni, che il Governo riteneva di dover spendere in soli premi di costruzione dei bastimenti a vapore. Io non terrò conto della nuova spesa che si dovrà sostenere per favorire la vela, non preveduta nei calcoli del Governo; ma ritornando ai due milioni del disegno ministeriale, non credo per fermo che altri, qui o fuori, mi possa appuntare di esagerazione. Se fosse altrimenti, dovrete lacerare questo progetto di legge che avete fra le mani, poichè si dovrebbe arrossire, che il nostro paese fosse tanto pigro da non sapersi risolvere a prendere un partito virile, e l'inefficacia della legge sarebbe per ciò stesso dimostrata, rimanendo infruttuosi i sacrifici dello Stato.

E notate, o Signori, che per fare questo conto non si è tenuto calcolo dei bastimenti che solcano i nostri laghi. La legge francese parlò semplicemente di *bâtiment à mer*; noi invece diamo anche i premi ai bastimenti della navigazione lacuale, che la legge francese non vuole. Di più, noi all'articolo 4 diamo un premio a certi bastimenti che possono essere adoperati ad usi militari, e concediamo un aumento del 10 al 20 %, mi pare, sul premio normale. Di questi aggravii il prospetto del Governo non si occupa affatto; ma s'egli è vero, siccome niuno dubita, che anche per questi titoli crescerà un'altra volta il carico della finanza, vi parrà maggiormente fondata la mia tesi, che i premi alla costruzione cagioneranno almeno allo Stato la perdita che v'ho detto di due milioni di lire.

Vengo adesso ai *premi di navigazione*. Il Ministro delle Finanze e quello della marina di quel tempo dicevano nel 1863, che questa era un'incognita, e che nessuno avrebbe potuto dire molto approssimativamente quello che avrebbero costato i premi di navigazione. Io

SESSIONE DEL 1882-83-84-85 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 26 NOVEMBRE 1885

mi restringerò a dire, che sarebbe una legge di derisione questa, se si dovesse ottenere questo bel risultato che si annunzia in questo singolare prospetto che abbiamo sott'occhio. Sarà soltanto dal 1887 in poi che il naviglio di nuova costruzione comincerà ad esercitarsi nei viaggi di navigazione, ed in tutto il decennio si sarà raggiunta la cifra enorme di 61,000 tonnellate!

Comprendo bene, che è sempre pronto un po' del *soave liquor* di cui si suole aspergere l'orlo del vaso, quando si vuole attenuare la portata finanziaria di un provvedimento legislativo accarezzato dal Governo, ma soccorre subito il facile dilemma, che spender molto, non possiamo, e se fosse vero che si dovessero raccogliere così poveri risultati, vale a dire, che i premi tornassero inefficaci, tanto varrebbe risparmiare il denaro, che si sottrae alla borsa del contribuente italiano.

Per altre ragioni il prospetto della spesa che ci venne presentato apparisce manchevole in molte delle sue parti. Non si tien conto primieramente delle navi che potranno concorrere ai premi di navigazione, le quali trovinsi iscritte presentemente in alcuno di quei registri nazionali che, per decreto reale, udito il Consiglio superiore di marina, ed il Consiglio di Stato, potranno essere pareggiati al registro italiano. Ciò non è solamente possibile, ma è anche probabile che avvenga, ed ecco che già da questo lato, le previsioni del Governo rischiano molto di fallire alla prova. Si suppone di poi che nel 1885 e nel 1886 il nostro naviglio non si debba arricchire neppure di un solo piroscapo, mentre nel 1884 il naviglio a vapore si è arricchito di 15 mila tonnellate! Sarà effetto della mia incompetenza se non arrivo a comprendere....

BRIN, *Ministro della Marina*. Ma si sono messe 20 mila tonnellate!

Senatore SARACCO.... Queste si riferiscono ai piroscafi di nuovo acquisto, non a quelli in costruzione, dei quali non si parla....

BRIN, *Ministro della Marina*. Tutto il mondo sa che non si sono costruiti vapori in paese.

Senatore SARACCO. Sarà anche vero, io non lo so; ma se nel 1884, e negli anni anteriori si sono comprati tanti piroscafi all'estero, con una media annuale di 12 mila tonnellate, ed anche maggiore, è lecito domandare, perchè non si tenga

verun conto dei piroscafi acquistati nel 1885, e solamente a partire dal 1887 debba incominciare la scala ascendente dei bastimenti a vapore ammessi a partecipare ai premi di navigazione.

Un'altra circostanza vuole essere avvertita, la quale mi par meritevole di molta considerazione. Il prospetto preparato dal signor Ministro della Marina muove dal supposto, che nessun bastimento della portata inferiore alle 500 tonnellate partecipi effettivamente alla navigazione di lungo corso.

Ora questo non è. Dagli stessi documenti ufficiali ho potuto imparare, che alcuni di questi bastimenti di portata inferiore alle 500 tonnellate passano il canale di Suez, ed in questi giorni ho ricevuto io stesso non una, ma parecchie lettere di armatori e di capitani, i quali affermano che anch'essi fanno i lunghi viaggi, con bastimenti della portata inferiore alle 500 tonnellate.

Se pertanto le cose stanno in questi termini non mi pare che sia esatto, e che torni il conto delle 51,000 tonnellate dei bastimenti a vapore, di grossa portata, che fin da ora possono concorrere ai premi, e converrà aggiungere qualche migliaio di tonnellate in relazione a quegli altri, che non hanno la portata di 500 tonnellate....

BRIN, *Ministro della Marina*. Ma è nei velieri che ho fatto questa differenza.

Senatore SARACCO. Scusi, onorevole Ministro, ma non è così, e quando ella avrà la bontà di provarmi che non dico il vero, mi troverà pronto sempre ad ascoltarla col maggior rispetto. Intanto mantengo intiera la mia affermazione, e persisto a credere, che anche per questo rispetto la spesa dovrà superare le previsioni.

Un altro, e ben maggiore e sicuro aggravio ricadrà sulla finanza sotto la forma di premio per il trasporto dei carboni. L'onorevole Ministro ha scritto, che questa disposizione non aggraverà maggiormente la finanza, perchè questo trasporto sarà eseguito di preferenza dai velieri che concorrono al premio di navigazione, e siccome per questi si è già fissato il massimo percorso che dà la misura del premio, si dice che la spesa non avrà da crescere, perchè il premio di trasporto dei carboni è già compreso in quello della navigazione.

Io non voglio, e non saprei mettere in dubbio che debba essere così, ma bisogna anche te-

nera a mente, che secondo il progetto non sono ammessi a partecipare ai premi di navigazione i bastimenti di un'età superiore ai 10 o 15 anni, secondo che si tratta di bastimenti a vapore, o di bastimenti a vela. Pur tuttavia questi bastimenti continueranno per un pezzo a navigare, e la Società generale di navigazione, che conosce molto bene il suo conto, e sa fare molto bene le cose sue, procurerà che i bastimenti, i quali per cagione d'età non possono più concorrere ai premi di navigazione, vengano invece adoperati nel trasporto dei carboni; e di fronte al premio non ispregevole di una lira a tonnellata è ragionevole supporre, che si stabiliscano servizi speciali di trasporto, dei quali la finanza farà la spesa, a tutto beneficio degli armatori. Ora il signor Ministro ci ha detto, che negli anni scorsi, i carboni trasportati dai bastimenti nazionali superarono le 300,000 tonnellate ed ha espresso la sua opinione che sotto l'influenza di un premio ragguagliato ad una lira per tonnellata, la quantità del carbone trasportato salirà alle 600 mila tonnellate.

Sono molti invece, e nell'altro ramo del Parlamento furono parecchi gli oratori, i quali opinarono che il trasporto dei carboni, a mezzo dei bastimenti nazionali, non solamente raddoppierà, ma potrà molto probabilmente arrivare ad un milione di tonnellate.

Or bene, di questa nuova spesa io non veggio che si sia tenuto conto dal Governo. Sia pur vero, come dice il Ministro, che fino ad un certo punto, ed in determinate proporzioni le due partite arrivino a pareggiarsi nella misura dei premi che sotto forme diverse si corrispondono dallo Stato: la facilità dei noli, e la certezza che altri si affretterà a trar partito di questa nuova agevolezza, produrranno pur sempre l'effetto di aumentare la concorrenza nel trasporto dei carboni, cosicchè il calcolo della spesa istituita dal Governo, ossia la valutazione fatta de' premi di navigazione, su dati che non sono esatti, deve per questo solo fatto essere largamente riveduto ed ampliato.

Riepilogando, poichè è oggimai tempo di finire, riepilogando le cose discorse, io crederei che al conto di 5,300,000 lire all'anno, prodotto dal Ministero, si debbano per lo meno aggiungere le partite seguenti:

1° 700,000 lire di maggiore perdita nelle

tasce marittime, che non può essere seriamente contraddetta;

2° Pur supponendo, che i premi di costruzione non debbano costare allo Stato più di quanto prevedeva il Ministero nel suo progetto di legge, a malgrado che si sia deliberato di poi che si debbano corrispondere i premi di costruzione ai bastimenti a vela, io faccio giudizio che il costo di tutti questi premi non debba essere inferiore ai 2,000,000 già preveduti dal Governo; e così alle 600,000 lire della recente previsione fatta dal Ministro della Marina, sarò molto discreto, se aggiungerò soltanto un'altra somma che arrivi a 1,400,000 lire;

3° Metto egualmente a carico della finanza altre 1,400,000 lire, in aggiunta alla somma prevista per i premi di navigazione, e sarò certamente al di qua del vero, se considero, che i soli premi annuali per il trasporto dei carboni potranno facilmente salire ad un milione di lire. Aggiungete adesso la perdita sensibilissima che si produrrà nei proventi demaniali per effetto dell'abbandono quasi totale del canone che si paga presentemente per la godita dei terreni arenili; prendete nota del fatto, che dietro la soppressione di certi diritti consolari, converrà provvedere direttamente, ossia col bilancio dello Stato, a restituire ai consoli e vice-consoli all'estero, una parte degli emolumenti che loro togliamo colla presente legge: e riunendo tutte queste partite, ditemi voi, o Signori, se non sia fondato e ragionevole il sospetto, che i provvedimenti, dei quali si chiede l'approvazione al Senato, si debbano risolvere in un carico di 9,000,000 almeno, che peseranno annualmente sul bilancio dello Stato.

Ed ora, che dai primi quattro milioni siamo saliti ai sei, ragionando coi documenti ufficiali, e per lo meno ai nove, quando si voglia tener conto dei fatti che ho avuto l'onore di esporre, il signor Ministro delle Finanze, il quale disse a più riprese che non intendeva, nè poteva vincolare il bilancio in una spesa superiore ai 4 milioni, vorrà egli acconsentire nelle maggiori proposte, che avranno certamente per effetto di turbare profondamente l'equilibrio del bilancio?

Il Senato non avrà probabilmente l'onore di vedere così presto sopra questi banchi il Ministro delle Finanze impegnato nell'altro ramo del Parlamento nella discussione di leggi im-

portantissime; del che non intendo fargliene colpa. Oso tuttavia sperare, che un'eco di queste mie parole possa giungere fino a lui, e quando egli acquistasse il convincimento che il sacrificio della finanza superi effettivamente le forze del bilancio, non dispero ancora, che vorrà unirsi alla minoranza dell'Ufficio Centrale per domandare, che alcuni articoli di questo progetto di legge vengano emendati, in quella parte almeno, che i Ministri proponenti nel 1883 consideravano come una *incognita* del bilancio.

Con questa, che non posso ben dire, se possa chiamare una lontana speranza, io prendo commiato dal Senato, e lo ringrazio della grande bontà che mi ha voluto usare, ascoltando benevolmente queste mie povere parole.

Signori Senatori! Nella scorsa estate ed in uno dei grandi discorsi che si sono intesi sulla condizione dell'agricoltura italiana (che oggi, lasciatamelo dire di passaggio, sarebbe una grande indiscreta, se non si contentasse di quel decimo di guerra che le si vuole perdonare, condito però di una forte presa di pepe, sotto forma di un terzo aumento di dazio sugli zuccheri, sul caffè e sugli spiriti), in uno dei grandi discorsi, io vi diceva, che si son fatti sulle condizioni dell'agricoltura italiana, uno dei nostri onorevoli Colleghi mi fece l'onore di occuparsi più volte di me, che in quel momento non sedevo al mio banco, e mi ammoniva a guardarmi da un grosso difetto, che era quello di far troppo all'amore col fisco.

Questi miei amori, così esso diceva, l'onorevole Senatore non mi avrebbe invidiato mai.

Per mia disavventura, io credo, pur troppo, che non mi avverrà mai di diventare oggetto d'invidia per l'onorevole Senatore Rossi. Ma con mio dispiacere, non posso per ora accettare il consiglio che egli mi ha dato, quantunque sappia che parte da un cuore eccellente.

Io continuerò tranquillamente per la mia strada, se l'essere amico del fisco vuol dire, come lo intendo io, servire fedelmente il proprio paese. Io sono e sarò sempre amico del fisco, se questo è il nome che si conviene ad uno che fu, e sarà sempre l'avversario implacabile di tutte le misure che tendono a favorire gli interessi particolari, che spesso si nascondono sotto la maschera degli interessi di Stato. Io seguirò a combattere, e combatterò sempre, tutte le spese che superano le forze del nostro bilancio;

imperciocchè io tengo per fermo, e la miglior prova sta nelle proposte presentate or ora dal Governo alla Camera elettiva, che a nuove spese ed a nuovi sgravi rispondono sempre altrettanti e maggiori balzelli.

Questa è la mia sola ambizione, l'unico sentimento che mi mosse a parlare; il solo titolo che mi poteva conciliare e ha conciliata, amo pur dirlo, la vostra benevola attenzione. Anche oggi penso aver fatto il mio dovere; a voi, o Signori, si apparterrà l'ultima parola. (*Bene! Bravo!*)

Comunicazione di decreto reale, e presentazione di due progetti di legge.

RICOTTI, *Ministro della Guerra*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

RICOTTI, *Ministro della Guerra*. Ho l'onore di comunicare alla Presidenza del Senato un regio decreto col quale il Governo è autorizzato a ritirare il progetto di legge già all'ordine del giorno del Senato sulle servitù militari; e nello stesso tempo ho l'onore di presentare un altro progetto di legge sulla stessa materia, per la « Estensione a tutte le provincie dello Stato della legge del 1859, » salvo poi a presentare una legge più generale, come era quella già presentata al Senato.

PRESIDENTE. Do atto al signor Ministro della Guerra della comunicazione del decreto reale pel ritiro del progetto di legge sulle servitù militari, e della presentazione di un altro progetto di legge sul medesimo argomento.

GENALA, *Ministro dei Lavori Pubblici*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

GENALA, *Ministro dei Lavori Pubblici*. Ho l'onore di presentare al Senato un progetto di legge sulla manutenzione e sorveglianza delle strade comunali.

PRESIDENTE. Do atto al signor Ministro dei Lavori Pubblici della presentazione di questo progetto di legge, il quale seguirà il corso ordinario.

Ripresa della discussione del progetto di legge N. 187.

PRESIDENTE. Ora il signor Senatore Brioschi ha la parola.

Senatore BRIOSCHI. In altre assemblee vi è l'abitudine, che io credo buona, che dopo un oratore il quale ha parlato in un senso succede un secondo che parla in senso contrario. Io parlo nello stesso senso dell'onorevole mio amico Saracco. Se vi fosse qualcuno iscritto per parlare in favore del progetto di legge io sono pronto a cedere il mio turno di parola.

PRESIDENTE. Il signor Senatore Marescotti parla in favore o contro?

Senatore MARESCOTTI. Io non parlerò così severamente come ha parlato l'onorevole preopinante contro questa legge; soltanto mi permetterò di fare alcune osservazioni.

Senatore BRIOSCHI. Allora potrei parlare io.

Senatore ROSSI A. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore ROSSI A. Io sono disposto a sostenere il presente disegno di legge; ma credo che al Senato premerà di sapere per intero il pensiero della minoranza della Commissione. Dei due Commissari non abbiamo udito che uno, e l'onorevole Brioschi era già iscritto per completare il concetto della minoranza stessa. Io quindi desidererei rimanere al mio posto d'iscrizione per rispondere poscia alle obiezioni che verranno fatte.

PRESIDENTE. Onorevole Senatore Brioschi intende di parlare lei?

Senatore BRIOSCHI. Io sono agli ordini del Senato; desiderava solo richiamare al Senato l'abitudine di un'altra Assemblea, abitudine che mi pareva buona.

Forse non mai, egregi Colleghi, come in questa discussione e nell'esame del progetto di legge che ci sta dinanzi, sento il bisogno di non lasciarmi trascinare dal ricordo di gloriose tradizioni patrie, o dalla esistenza di sofferenze quando anche fossero dimostrate reali. La marina mercantile è una industria, una importante industria, e se avessi più tempo innanzi a me, sarei forse tentato di definirla. Ma per questo suo principale carattere ognuno vede che la natura dei provvedimenti, i quali si stimano oggi opportuni per lenire quelle sofferenze, potrebbe trovare domani logica applicazione in altri casi, e da un primo passo falso potremmo essere costretti a porci per una via economicamente e finanziariamente dannosa alla Nazione.

Onorato dai suffragi del Senato a formar parte

della Commissione d'inchiesta sulla marina mercantile, non è da oggi soltanto che il mio pensiero si ferma sopra questa grave questione, ed ho potuto convincermi prima d'ora che le condizioni della nostra marina mercantile non potevano modificarsi senza un aiuto per parte dello Stato.

Io però credeva e credo tuttora che l'aiuto, quale la Commissione l'aveva invocato, fosse urgente; epperò credeva e credo che la forma di esso non doveva da un lato suscitare dispute economiche, non doveva dall'altro lasciare nel buio, nell'imprevisto e nell'imprevedibile (come dimostrerò più tardi) il conseguente carico delle finanze dello Stato.

Se questa via piana, chiara, si fosse seguita, se la Commissione d'inchiesta avesse potuto trovare un accordo su questo punto, se il Governo si fosse mantenuto, come diceva testè l'onorevole Saracco, nella via che era stata additata dapprima, la marina mercantile italiana godrebbe già da due anni almeno di benefici reali; di quei benefici non destinati a galvanizzare cadaveri od a creazioni artificiali, ma bensì a risollevar l'energia individuale, a ridarle quella elasticità che molte e complesse cause sono giunte a diminuire.

Io desidero e spero di non essere frainteso. Fui e sono favorevole a che lo Stato in certa misura, avendo riguardo ad altre sofferenze e senza gravemente turbare la pubblica finanza, adotti provvedimenti che tendano a venire in aiuto della marina mercantile; ma non darò mai il mio voto ad un progetto di legge ed a provvedimenti, i quali disconoscendo ogni sano principio economico, sveglino appetiti malsani, ai quali logicamente non si potrà resistere, e che creano alla marina nazionale una situazione artificiosa dalla quale non saprà più sottrarsi.

L'onorevole Saracco nel suo bellissimo discorso ha già presentato al Senato varie cifre relative alle condizioni della nostra marina mercantile. Io non farò altro che ripeterne alcune per precisare vieppiù quelle che mi sono necessarie per quanto dovrò dire rispetto alle marine estere.

Nel disegno di legge del 1883 si trovano annessi alcuni prospetti i quali erano allora destinati a dimostrare forse quello che oggi non s'intende più dimostrare; ma in ogni

modo quelle cifre non possono essere contestate.

Le cifre degli indicati prospetti arrestandosi all'anno 1881, le ho completate per l'Italia colle notizie date dalla pubblicazione di cui ha parlato l'onorevole Senatore Saracco, cioè dalla relazione annuale a S. E. il Ministro della Marina sulle condizioni della marina italiana per l'anno 1884. Infine le corrispondenti notizie per le marine delle altre nazioni le ottenni ricorrendo al prospetto comparativo pubblicato annualmente dal *Bureau Veritas* che trovai riprodotto nell'ultimo numero della *Revue Maritime et Coloniale*. Sono documenti che ognuno può procurarsi.

Ora ecco lo stato del tonnelloaggio rispetto all'Italia. Sono le cifre, ripeto, riferite in parte dall'onorevole Saracco, ma presentate un poco diversamente pel confronto colle corrispondenti delle altre marine.

Io prenderò in esame un periodo di dieci anni per ciascuna delle marine di cui verrò a parlare, cioè il periodo dal 1874 al 1884.

Premetto che quando parlo di tonnelloaggio intendo per la marina a vela di tonnelloaggio reale, e per la marina a vapore di tonnelloaggio virtuale, che si ottiene triplicando il reale.

Ciò posto, le indicate cifre rispetto all'Italia sono le seguenti:

Anno 1874 tonnelloagg. virtuale	Tonn. 1,136 mila
» 1878 idem	» 1,152 »
» 1884 idem	» 1,215 »

e da esse dobbiamo pur troppo dedurre che se nel decennio vi fu qualche aumento di potenzialità nei nostri trasporti marittimi, esso è grandemente inferiore a quello ottenuto da altre nazioni. Rileviamo infatti dai documenti citati che per l'Inghilterra, per la Germania, per la Norvegia gli aumenti di potenzialità furono:

Per l'Inghilterra:

Anno 1874 tonnelloagg. virtuale	Tonn. 9,721 mila
» 1879 idem	» 11,602 »
» 1884 idem	» 17,193 »

cioè nel decennio la potenzialità dei trasporti marittimi inglesi si è quasi raddoppiata.

Per la Germania:

Anno 1874 tonnelloagg. virtuale	Tonn. 1,448 mila
» 1879 idem	» 1,563 »
» 1884 idem	» 2,094 »

con un aumento decennale del 50 per cento all'incirca, ed infine

Per la Norvegia:

Anno 1874 tonnelloagg. virtuale	Tonn. 1,405 mila
» 1879 idem	» 1,685 »
» 1884 idem	» 1,755 »

con un aumento decennale del 25 per cento.

Non è duopo che io aggiunga al Senato che salvo la Francia, rispetto alle condizioni marittime della quale parlerò più a lungo in seguito, tutte le altre nazioni di Europa hanno un tonnelloaggio inferiore a quello del nostro paese.

Quale è, o quali sono le cause, chiederà ciascuno che mediti sopra queste cifre, del fatto principale risultante da esse, che mentre presso quelle tre nazioni, a cui ho accennato, il tonnelloaggio nel decennio è venuto mano mano aumentando in misura più o meno larga, esso è da noi rimasto pressochè stazionario?

Una prima causa si presenta tosto, se invece di considerare il tonnelloaggio virtuale e complessivo, come si è fatto fin qui, si distinguono i piroscafi dai velieri.

Si ha allora che l'Inghilterra possedeva nell'anno 1874 i seguenti tonnelloaggi reali:

	in navi a vela	in navi a vapore
	Tonn. 4,108 mila	Tonn. 1,871 mila
nel 1879	» 4,069 »	» 2,511 »
nel 1884	» 4,715 »	» 4,159 »

e quindi che il raddoppiamento nella potenzialità dei suoi trasporti è tutto o pressochè tutto dipendente dal grande aumento nel tonnelloaggio dei piroscafi. E così la Germania, la quale nell'anno 1874 possedeva tonn. 878 mila in navi a vela, e tonn. 190 mila in piroscafi, riduceva a 864 mila il tonnelloaggio delle prime, portando a 410 mila quello delle navi a vapore.

Gli aumenti di potenzialità nei trasporti marittimi presso le indicate nazioni, possono quindi dirsi esclusivamente dovuti ad aumenti nel tonnelloaggio dei piroscafi, od in altre parole, la marina mercantile va trasformandosi, e la nave a vela cede il posto a quella a vapore. Ricognosciuto questo primo fatto arrestiamoci un momento sopra di esso per dimostrare quale influenza ebbe nel produrre le condizioni attuali della nostra marina. È ben chiaro che un paese il quale ha ottime tradizioni nella costru-

SESSIONE DEL 1882-83-84-85 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 26 NOVEMBRE 1885

zione di navi in legno, possiede buona materia prima ed a condizioni di costo migliori che presso altre nazioni, non si senta attirato da una trasformazione a raggiungere la quale fanno precisamente difetto questi vari elementi.

Non è però a dirsi che nell'indicato periodo di tempo nulla sia stato fatto in Italia rispetto alla trasformazione, mentre che il tonnello reale dei piroscafi, come già vi diceva l'onorevole Saracco, da 52 mila tonnellate nel 1874, saliva nel 1879 a 73 mila e raggiungeva lo scorso anno le 122 mila. È bensì vero che buona parte di questi aumenti sono dovuti ad una Società sovvenzionata, ma non è meno vero che se il tonnello virtuale si è in Italia nel decennio, di qualche poco accresciuto, mentre diminuiva il reale delle navi a vela, ciò dipende da aumento nel tonnello reale dei piroscafi.

All'udire queste cifre, che non possono essere di certo contestate, alcuno potrà chiedere come mai da tanti anni si grida alla decadenza, alla rovina, alla morte della marina mercantile italiana, mentre le cifre stesse dinoterebbero al più uno stato di stazionarietà.

Per rispondere convenientemente a questa domanda è d'uopo considerare un altro lato del problema, ma è pur d'uopo dire che in quella dipintura vi ha esagerazione. Certo che a coloro i quali allorquando alcuni anni or sono visitavano la riviera ligure si offriva quel grandioso spettacolo di attività nella costruzione di navi in legno, ed oggi rifacendosi la via troverebbero vari fra quei cantieri deserti, un sentimento di momentaneo sconforto è lecito ed è umano. Ma appena la riflessione subentra, e vi ricorda, per esempio, le grandi trasformazioni nei meccanismi di tutte le industrie tessili, e i gravi spostamenti di interessi che ne susseguirono, ed il non piccolo capitale reso infondo; e da questa industria vi porta alle metallurgiche ed a moltissime altre, un sentimento più alto vi investe, voi sentite di trovarvi di fronte ad una legge di progresso, e raccogliete le vostre forze per ubbidire ad essa.

Se non che per ben valutare le sofferenze della marina mercantile italiana è d'uopo, come già dissi, di considerare un altro aspetto del problema. Lo straordinario aumento, specialmente nella marina mercantile inglese, nel tonnello dei piroscafi è desso in propor-

zione all'aumentato bisogno pel commercio dei trasporti marittimi? L'egregio Relatore alla Camera dei Deputati vi risponde per me quando egli scrive. « Dalle statistiche inglesi appare « che, rispetto ai bisogni del movimento commerciale mondiale, l'eccedenza del tonnellaggio nei piroscafi (astrazione fatta dai velieri) è di circa il 26 % e che nello spazio « di tempo corso dal 1880 al 1884, l'incremento « della navigazione fu del 17 %, mentre fu del « 22 % quello del tonnello ».

In altre parole questa industria della marina mercantile, come molte altre industrie, compresa l'agricola, è sofferente da vari anni per eccesso di produzione, e pel conseguente avvillimento nel prezzo del prodotto, o nel caso speciale nei ruoli dei trasporti.

Mentre adunque la trasformazione della nave imponevasi alla marina mercantile italiana come a tutte le marine del mondo, ed essa procedeva lentamente per le ragioni che ho esposte, l'eccesso di produzione presso altre nazioni ed il basso prezzo dei capitali inglesi, agivano così potentemente sui noli da rendere inefficace la proverbiale energia dei nostri armatori, costretti ad assistere pur troppo spesso alla catastrofe dei meno facoltosi.

A queste cause generali, altre particolari al nostro paese potrei soggiungere; ma le difficoltà sono già gravi senza recriminare sul passato: il fatto sta che quegli armatori posero la loro salvezza negli aiuti che poteva dare loro lo Stato.

Le prime manifestazioni in questo senso, prima ancora che la sgraziata legge francese, della quale dirò fra breve, venisse a perturbare quel movimento, furono sane, razionali, e degne di tutta l'attenzione. La marina mercantile chiedeva, e giustamente, di essere sbarazzata da alcune formalità che rendevano più lente e più difficili le proprie operazioni, di essere sollevata da alcune tasse speciali da essa sopportate in diversa misura da altre marine, di essere infine aiutata nella trasformazione del naviglio al di là di quanto erasi già fatto colla legge 19 aprile 1872 e con quella del 30 maggio 1878, relative ad esenzioni di dazi, avendo l'esperienza dimostrato che questi ultimi provvedimenti non erano sufficienti a far prosperare i cantieri per le costruzioni in ferro.

SESSIONE DEL 1882-83-84-85 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 26 NOVEMBRE 1885

Ma, come già dissi, una legge francese del 29 gennaio 1881 che porta il titolo *Loi sur la Marine marchande*, ebbe la potenza di sconvolgere le menti e di far indietreggiare una risoluzione che dalla prontezza avrebbe acquistato singolare valore. Mi è quindi necessario aprire una parentesi e dirvi brevemente di questa legge e di alcune sue vicende. Essa era stata preceduta da un tentativo fatto da Thiers nell'anno 1872 di rimettere in vigore la tassa di bandiera, tentativo abortito per le rappresaglie che ne erano state conseguenza, specialmente da parte degli Stati Uniti di America. Inoltre una Commissione parlamentare di inchiesta aveva, come da noi, raccolti importanti elementi di fatto sulle condizioni della marina mercantile, e le opinioni di privati e di corpi morali sui rimedi reputati più idonei a migliorarne le sorti.

Le condizioni del naviglio mercantile francese erano prima del 1881 le seguenti:

	Navi a vela	Piroscafi
Anno 1874	Tonn. 843,000	194,000
» 1879	» 677,000	256,000
» 1880	» 641,000	278,000

e quindi un tonnellaggio virtuale già in allora superiore all'italiano.

Il primitivo progetto di legge francese, dovuto all'iniziativa parlamentare, come disse l'onorevole Saracco, comprendeva già i premi alla costruzione ed alla navigazione. Esso, dopo lunga aspettazione, fu portato in discussione alla Camera dei deputati nel marzo dell'anno 1879, ma gli articoli essendo stati tutti rimandati l'uno dopo l'altro per emendamenti alla Commissione, il progetto rimase sepolto per oltre un anno, e non ritornò agli onori della discussione che nel giugno del 1880.

La *Loi sur la marine marchande* del 29 gennaio 1881, può definirsi una legge di premi, in quanto che ad eccezione dei primi tre articoli di non molta importanza, tutti gli altri stabiliscono e regolano i premi alla costruzione, ed i premi alla navigazione. Vero è che gli uni e gli altri sono presentati nella legge stessa sotto forma di compensi, i primi siccome compenso agli oneri che la tariffa doganale impone ai costruttori di bastimenti; i secondi quale compenso agli oneri imposti alla marina mercantile pel reclutamento ed il servizio della

marina militare; ma il carattere della legge non muta. L'onorevole Saracco vi ha già fatto conoscere le disposizioni principali di questa legge, io mi limiterò quindi a riferirvene gli effetti del quadriennio.

Le condizioni della marina mercantile francese sono attualmente le seguenti:

Navi a vela	A vapore
Tonn. 399 mila	Tonn. 499 mila

e quindi dall'anno 1880 si ebbe la non piccola diminuzione di 242 mila tonnellate nette in velieri, largamente compensata dall'aumento di 221 mila tonnellate in piroscafi. Se queste cifre, come io credo, sono esatte, una prima conseguenza parmi lecito dedurne, ed è che i premi alla navigazione hanno per effetto di precipitare la trasformazione, od in altre parole, che la marina mercantile, sotto l'azione di quei premi, perde il suo antico carattere di industria grandemente suddivisa per concentrarsi in poche mani di forti capitalisti.

Questo è a mio avviso il risultato economico della *Loi sur la marine marchande*; eccovi in poche cifre il risultato finanziario:

I premi alla costruzione nel primo triennio 1881-82-83 ammontarono a . . . Fr.	9,700,000
quelli alla navigazione per navi a vela in legno »	3,804,000
quelli alla navigazione per navi a vela in ferro »	1,311,000
quelli alla navigazione per navi a vapore »	11,581,000
nell'anno 1884 per le due specie di premi »	14,000,000
Totale nel quadriennio	Fr. 40,396,000

E siccome nello stesso quadriennio il tonnellaggio virtuale della marina mercantile francese si è accresciuto di poco oltre le 400 mila tonnellate, si ha che l'aumento di ciascuna tonnellata virtuale nella sua marina costa alla Francia cento franchi.

Queste premesse erano per me necessarie prima di addentrarmi all'esame del progetto di legge che ci sta innanzi. In questa parte però avrò la fortuna d'essere brevissimo, dopo quanto così maestrevolmente fu già esposto al Senato dall'onorevole mio amico il Senatore Saracco,

ed altresì perchè mi riservo alcune considerazioni sopra speciali articoli.

Devo innanzi tutto attirare la vostra attenzione sopra un fatto menzionatovi or ora. Nei quattro anni dacchè è applicata la legge francese il naviglio mercantile di questa nazione diminuiva in tonnello di velieri per 242 mila tonnellate nette, ed aumentava di 221 mila in piroscafi. Se l'esperienza ha qualche valore in questo mondo, dalle cifre citatevi dal Senatore Saracco, dovrebbero concludere che le previsioni del Ministero sono completamente destituite di fondamento. Infatti, come vi diceva il Senatore Saracco, esso prevede siccome benefico effetto di questa legge un aumento nel decennio per le navi a vela di 300 mila tonnellate, e di sole 64 mila l'accrescimento di tonnello netto nelle navi a vapore.

BRIN, *Ministro della Marina*. Ma che!

Senatore BRIOSCHI. È qui scritto:

BRIN, *Ministro della Marina*. Trecentomila in 10 anni; se ne perdono mille all'anno.

Senatore BRIOSCHI. Il rapporto rimane sempre lo stesso.

BRIN, *Ministro della Marina*. Ma come lo stesso?

Senatore BRIOSCHI. Sono 300,000 pei velieri e 64 mila pei bastimenti a vapore, è chiaro quindi che l'esperienza francese è del tutto contraria a queste previsioni.

BRIN, *Ministro della Marina*. Mi permetta di dirle che non ha citato giusto.

Senatore BRIOSCHI. Giustissimo.

BRIN, *Ministro della Marina*. Lo vedremo.

Senatore BRIOSCHI. Ho detto inoltre che se vi è criterio a dedurre dalle cifre esposte siccome effetto della legge francese, esso è questo, che la marina mercantile è passata pel momento nelle mani della speculazione.

Ebbene, se in Francia questa conseguenza, specialmente dei premi alla navigazione, che a me non pare buona, fu dimostrata dalla esperienza, credo si possa provare che in Italia non vi ha neppur d'uopo di essa per assodare la ripetizione del fatto, ma che da oggi si può dimostrare questa verità assoluta: che i premi alla navigazione, proposti nel presente progetto di legge, andranno ad impinguare le sovvenzioni di una Società di navigazione, l'unica in Italia, già largamente sovvenzionata.

Io spero che gli egregi Colleghi abbiano da-

vanti a sè la Relazione del nostro Ufficio Centrale.

Il nostro Ufficio Centrale fra i vari documenti chiesti al Ministero, sui quali l'on. Saracco già vi tenne parola, aveva compreso un prospetto in cui fossero applicati alla marina a vapore esistente i premi di navigazione. Questo prospetto voi lo trovate alle pag. 11 e 12 della Relazione dell'on. Senatore Podestà. Or bene abbiate la bontà di seguirmi nella lettura di quel prospetto, giacchè alle indicazioni contenute in esso io ne aggiungerò un'altra preziosa, quella del proprietario della nave. E perchè non possiate supporre che informazioni private abbiano potuto condurmi in errore, vi prevengo che i nomi dei proprietari li attinsi da un'altra pubblicazione ufficiale: la Relazione a S. E. il Ministro della Marina sulle condizioni della marina mercantile italiana al 31 dicembre 1884, pag. 12 e seguenti.

Eccovi ora il prospetto:

Amedeo, Società Raggio; *Umberto I*, Società Piaggio; *Vincenzo Florio*, Società di Navigazione Italiana; *Washington*, idem; *Carmela*, Banco Sconto e Sete di Torino; *Archimede*, Navigazione Generale Italiana; *Giava*, idem; *Iniziativa*, Società Raggio; *Abissinia*, Navigazione Generale Italiana; *Birmaniam*, idem; *Cina*, idem; *Polcevera*, Società Raggio, e così via perchè non voglio tediare il Senato.

Possano adunque fino dal primo anno concorrere ai premi di navigazione tonn. 20,519 della Società di Navigazione, tonn. 19,942 della Società Raggio, tonn. 3461 della Società Piaggio, tonn. 7347 di altri individui o Società.

Ma siccome è a tutti noto che le Società Raggio e Piaggio furono assorbite da quella di Navigazione, il risultato finale è questo, che se il presente progetto di legge per sfortuna della marineria italiana dovesse essere approvato, delle 51 mila tonnellate di piroscafi alle quali sarebbe applicabile il premio alla navigazione, 44 mila appartengono alla Società sovvenzionata di navigazione, 7 mila a due altri enti, il Banco Sconto e Sete di Torino e la Società rappresentata dal signor Matteo Bruzzo.

Eccovi, o signori, i risultati pratici, indiscutibili, dell'applicazione di una importante parte del progetto di legge. Allorquando alcuni anni ora sono io combattevo solo, in questo recinto,

la progettata fusione fra le due Società di navigazione settentrionale e meridionale, allorché io qui diceva, voi soffocate con questa fusione la marina mercantile italiana, voi create un monopolio dove ha sempre esistito libertà; (e così avessero tuonato in quell'occasione, le voci degli onorevoli Casaretto e Finali come in una più recente); avrei potuto aggiungere: voi sarete trascinati su questa via a ben altre deplorevoli concessioni. Il progetto di legge che esaminiamo mi avrebbe dato il vanto di profeta.

Mi riassumo per ora. Io sono favorevole col l'onorevole Saracco ad una diminuzione nei diritti marittimi come corrispettivo della straordinaria diminuzione dei noli, e perciò siccome provvedimento che può avere carattere di transitorietà. Io sono favorevole a che per mezzo di compensi od anche di premi alla costruzione delle navi a vapore, lo Stato aiuti la trasformazione del naviglio mercantile nazionale. Questi provvedimenti io sostenni nella Commissione di inchiesta sulla marina mercantile, ed ho la compiacenza di poter dire che i Colleghi, i quali

con me rappresentarono il Senato in quella Commissione, espressero opinioni conformi a quelle che ora vi ho esposte.

Sono dolente che il Ministero il quale dapprima si era accostato a questo modo equo, economicamente razionale, di ridare elaterio a tutte le forze vive della nostra marina mercantile, lo abbia abbandonato. Io ho fiducia che il Senato non vorrà dare favorevole il proprio voto a quella parte del progetto di legge di cui le conseguenze necessarie, inevitabili, sono i fatti che ebbi l'onore di esporgli.

PRESIDENTE. Ora la parola spetta all'onorevole ~~Mas~~ Mascotti.

Voci. Non è presente.

PRESIDENTE. Allora domando all'onorevole Senatore Rossi o all'onorevole Senatore Casaretto se intendono essi prendere la parola.

Voci. A domani, a domani.

PRESIDENTE. Allora il seguito della discussione è rimandato a domani alle due.

La seduta è sciolta (ore 5 1/2).