

CLXXV.

TORNATA DEL 27 NOVEMBRE 1885

Presidenza del Presidente DURANDO.

Sommario. — *Notizie sulla malattia del Senatore Maffei — Congedi — Seguito della discussione del progetto di legge per provvedimenti riguardo alla marina mercantile — Discorsi dei Senatori Marescotti, Rossi Alessandro e Casaretto — Annunzio della morte del Senatore Andrea Maffei.*

La seduta è aperta alle ore 2 1/2.

È presente il Ministro della Marina; più tardi interviene il Ministro dell'Agricoltura, Industria e Commercio.

Il Senatore, *Segretario*, CORSI L. dà lettura del processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

PRESIDENTE. Mi duole di dover dare notizie poco confortanti della malattia del nostro Collega Senatore Maffei.

Un telegramma del Prefetto di Milano ricevuto ieri sera annunciava la paralisi da cui era stato colpito l'illustre infermo.

Un altro telegramma di questa mattina partecipa che le condizioni dell'infermo hanno molto peggiorato.

Atti diversi.

I signori Senatori Rega, Bianchi e Di Sortino chiedono un mese di congedo per motivi di salute, che viene loro dal Senato accordato.

Seguito della discussione del progetto di legge N. 187.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la continuazione della discussione sul progetto di

legge: « Provvedimenti riguardo alla marina mercantile ».

La parola spetta al signor Senatore Marescotti.

Senatore MARESCOTTI. Signori Senatori. I valenti oratori che ieri mi precedettero posero, direi così, in un terreno nuovo le questioni attinenti a questo progetto di legge; poichè, mentre le relazioni che lo accompagnano parlano di una crisi nella marina mercantile, essi invece si studiarono con cifre tolte tanto dai documenti più recentemente pubblicati dal Ministero, quanto da altre pubblicazioni statistiche, di provare che una reale crisi non c'è nella marina mercantile italiana, ma piuttosto una trasformazione della marina medesima. È un fatto che, sebbene la marina mercantile italiana abbia perduto cinque o sei mila vele, nullameno non ha perduto il suo tonnellaggio; questo si conserva ed anzi si va gradatamente aumentando. Ciononostante io credo di dover parlare di alcuni fatti che si congiungono oggi a questa organizzazione della marina mercantile.

È un fatto che la marina mercantile italiana teneva il secondo posto nelle marine mercantili del mondo. Dopo l'Inghilterra vi era l'Italia: tutte le spiagge italiane erano piene di cantieri; avevamo operai numerosissimi che lavoravano intorno alle navi; armatori numerosi.

La navigazione italiana per le sue qualità specialmente sobrie, era quasi preferita alle altre marine. Tutto ciò, per così dire, è sparito; nè questo fatto poteva a meno di essere considerato dal Governo e da chi regge gli interessi pubblici della nazione.

Vi è un altro fatto ed è, che mentre abbondavano i cantieri in Italia, e quasi direi che molti stranieri si giovavano dei nostri cantieri, ora invece la marina mercantile italiana, almeno per le costruzioni nuove in ferro a vapore, ricorre allo straniero.

Ed un terzo fatto, o Signori, che non può sfuggire alla nostra attenzione, è questo: che l'armatore individuale non trova più una reale indipendenza: egli è costretto a patteggiare coi forti, ed in Italia già si erige una grande Società navale, che, quasi direi, esercita un monopolio nella grande navigazione.

Ora, io non mi stupisco se in cospetto a fatti simili il Governo ha quasi mutato le sue opinioni rispetto ai premi che già da lungo tempo si domandavano dalla marina mercantile, e mentre prima si osteggiava questo desiderio, o per lo meno languidamente si assecondava, ora invece siamo ad una legge, la quale cede ai desiderî di coloro che vogliono i premi, ed oserei dire, privilegi per la marina mercantile.

Però i mezzi che ci presenta la legge, sono essi opportuni, sono convenienti, saranno efficaci?

Ecco, o Signori, i punti sui quali farò le mie osservazioni.

Innanzitutto si presenta la domanda, se l'Italia manchi di cantieri, poichè spesso si ricorre all'estero per le costruzioni navali.

Io credo che nessuno oserebbe dire che l'Italia sia inferiore alle altre nazioni rispetto ai cantieri navali. In Italia si sono costruite le navi più colossali che oggi solcano i mari: in Italia dunque vi sono gli stabilimenti più grandiosi ed almeno tali da poter dare dei prodotti maravigliosi in costruzioni navali. Vi sono operai abilissimi che hanno concorso a queste costruzioni, un personale tecnico che non invidia quello di altri paesi, ed infine uomini scientifici illustri, dei quali certo il più illustre siede al banco dei nostri Ministri.

E non solo si può dire che non difettano i cantieri navali in Italia per rispetto alle costruzioni in ferro e a vapore, ma neppure si può

dire che difettino per rispetto alle costruzioni in legno e a vela, poichè vediamo che appunto la trasformazione fatta nella marina mercantile a vela, è questa; diminuzione di navi, aumento di tonnello: il che vuol dire che gli stessi cantieri i quali fabbricano le navi a vela sono accresciuti e diventati più potenti.

Quale è dunque l'inferiorità di questi cantieri perchè abbiano a domandare un premio per le costruzioni? Certo è che quei cantieri i quali hanno fabbricato il *Duilio*, l'*Italia*, la *Lepanto*, sono capaci di costruire piroscafi mercantili. Perchè dunque questi cantieri non costruiscono i piroscafi nostri?

Indubbiamente se è aumentato il tonnello del naviglio, è altresì aumentata la potenza dei cantieri. Come è dunque che anche questi domandano premi?

Egli è, o Signori, perchè un cantiere il quale deve fare delle costruzioni così vistose, ha bisogno di un grande impianto, ha bisogno di una grande produzione e continua, altrimenti non può pagare gli interessi dei capitali, nè operai abili che chiedono alti salari, nè un personale tecnico che vuole emolumenti adeguati, nè gli uomini scientifici che devono stare alla direzione dei lavori.

Bisogna dunque che un cantiere non solo fabbrichi, ma altresì che fabbrichi molto.

Ora, siccome questa molta e continua costruzione non c'è, ecco perchè si domanda che questi cantieri siano sussidiati con qualche mezzo indiretto, quale è appunto il premio che si può dare al costruttore, o, se vogliamo, all'armatore che domanda un sussidio.

Io adunque trovo giustificata la proposta del Governo. Invero non era sufficiente l'aver dato l'abbuono al dazio doganale che si pagava o che si dovrebbe pagare sul materiale di costruzione, poichè vi è un'altra ragione che io v'indicavo, e cioè, il difetto, la mancanza delle costruzioni: bisognava dunque sussidiare in maggior misura. Ecco la ragione per cui secondo la proposta di legge, il premio è diventato doppio all'abbuono del dazio di dogana.

Ma qui specialmente, l'onorevole Saracco e l'onorevole Brioschi hanno fatto questa osservazione: Noi troviamo opportuno che si dia un premio alle costruzioni che vi rappresentano la nuova evoluzione che fa la marina, la quale da marina a vela si converte in marina a vapore;

ma non troviamo davvero l'opportunità di dare lo stesso premio alla marina a vela, la quale è oramai, direi così, vinta dall'altra marina a vapore. In verità, lo dico apertamente, non mi potrei associare a questa maniera di giudicare noi l'importanza della vela o del vapore; spetta bensì all'industria il dire se voglia la vela o il vapore.

Noi non dobbiamo con una sentenza preventiva condannare la vela; la quale d'altronde è una forza naturale di cui io credo che gli uomini si gioveranno sempre. E io sono convinto che la vela non perirà mai, poichè sarebbe lo stesso che dire che gli uomini abbandonano una delle grandi forze della natura, e quindi un retrocedere e non un avanzare. La vela gioverà in condizioni particolari, proprie ed acconcie alla natura sua, ma non credo che essa verrà mai abbandonata.

Le stesse cifre statistiche infatti che ieri i due oppositori della vela citarono, dimostrano che la vela non decade in modo tale che si possa dire rovinoso. In Inghilterra da un lustro si mantiene stazionaria; in Italia va decrescendo è vero, ma è pur sempre la predominante; nella stessa Francia, in cui il decadimento della vela è maggiore che nelle altre nazioni del mondo, è pur sempre la vela che predomina sopra le forze del vapore.

Ora dunque, domando io, perchè dobbiamo noi condannare la vela con una sentenza preventiva, e direi quasi del tutto ipotetica?

Io credo piuttosto che una volta che il legislatore intende di offrire un premio alle costruzioni navali, si debba lasciare alla industria stessa il decidere se le convenga meglio raccogliere questo premio colle costruzioni in ferro a vapore o con quelle in legno ed a vela.

Io dissento quindi in questo punto dagli eloquenti oratori che mi prevennero ieri.

Io confesso però che avrei poca fiducia che si possa con questi premi far risorgere od almeno mantenere l'attività e la grandezza della nostra marina. Ma invece pongo una grande fiducia nell'articolo quarto della legge. Questo articolo fu combattuto dall'onorevole Saracco, il quale disse come nell'articolo quarto il premio si raddoppia ogniqualvolta la nave mercantile abbia dei requisiti militari.

Questo premio raddoppiato, rispetto alle navi mercantili che abbiano i requisiti militari, per

me è una rivelazione. Voi dunque mi dite che nella marina si sta per fare una grande evoluzione, per cui la flotta mercantile un giorno potrà servire di flotta militare.

Io non parlo delle grandi navi che servono, per così dire, di nucleo centrale alle flotte marittime militari. Queste già esistono, e se fa d'uopo dovranno essere aumentate deliberatamente per il fine della guerra, poichè la flotta militare ha bisogno di molti accessori, di navi leggiere, di navi secondarie le quali servano a coadiuvarla ed aiutarla in date circostanze. E dall'articolo da me citato, per quanto io ho potuto finora capire, si rileva che queste navi secondarie, che saranno numerose e dispendiosissime, potranno un giorno ricavarci dalla stessa marina mercantile.

Orbene, è su questo punto che io credo si debba portare un'attenta riflessione. Forse il Ministro della Marina potrà dirci con quanta ampiezza possa il Ministero giovare della marina mercantile per trarre da essa una marina militare di ordine secondario e subalterno. Egli ci potrà dire che mentre la marina militare ha bisogno di spendere ancora milioni e milioni onde costruire navi da trasporto, le torpediniere, gli avvisi rapidi e tante altre specie di navi secondarie, forse può risparmiarne tutte queste costruzioni fatte soltanto per scopo militare; può valersi cioè di quelle della marina mercantile, una volta che per mezzo dei premi questa marina mercantile costruisca delle navi le quali all'uopo si possano armare di cannoni e possano servire ad aiutare la marina militare; e quindi mentre noi ci dolghiamo che questa legge aggravi il bilancio per cinque milioni, forse per sei od otto e fin per nove milioni, secondo quanto calcolava l'onorevole Saracco, forse il Ministro della Marina può, risparmiando, venire così in sollievo dello stesso bilancio.

Questa ripeto a me pare una rivelazione; e se anche oggi stesso non si potesse misurare fino a qual punto potrebbe arrivare questa trasformazione, certo è però che la evoluzione incomincia, ed io credo che stimolando con premi questa industria, si potrà un giorno giungere al punto di avere una grande flotta mercantile e militare ad un tempo.

Ecco un raggio di luce che mi vien dato da quest'articolo quinto; e l'animo mio ne prova quasi sollievo, angosciato come egli trovai dai

calcoli aritmetici che ieri faceva l'onorevole Saracco sullo stato del nostro bilancio, sul peso che gli si addossa coi premi di costruzione. Io invece credo che al bilancio dello Stato ne venga un non dispregevole sollievo, se cotesto articolo ha un vero significato reale poggiato sopra delle vedute scientifiche, se in realtà la tecnica è già arrivata al punto da poter lasciare affermare che quest'articolo è stato ponderatamente studiato ed inserito in questa legge.

Dimodochè io confesso che, mentre dapprima ero poco proclive, per rispetto ai principî che io nutro, riguardo ai premi in pro dell'industria privata, ora sono disposto ad approvarli.

Ben ponderando quest'articolo, io mi sono confortato e mi sono piegato ad appoggiare il principio della concessione dei premi, inquantochè questi possono aver molta influenza per la marina.

Farò ora le mie considerazioni sui premi per la navigazione.

Questi premi non possono avere altro scopo che di dare l'indipendenza all'armatore, onde non cada sotto al monopolio di Società nazionali di armatori stranieri. Con questa indipendenza l'armatore italiano può rinnovare la sua grandezza, il suo antico ardimento: siffatto scopo è bello, è splendido e noi non dobbiamo avversarlo. Ma questo modo di dare dei premi alla navigazione raggiungerà egli il fine che si prefigge?

I mezzi a me sembrano troppo tenui.

Anzitutto la legge propone un privilegio di cabotaggio, quindi un premio sulle navigazioni di lungo corso.

Permettetemi qualche osservazione sul monopolio del cabotaggio.

Nell'art. 2 del progetto in discussione è detto che il cabotaggio sarà riservato alla bandiera nazionale.

Ma io domando: è egli d'uopo che una legge che riguarda i sussidi da dare alla marina, ponga un principio di diritto internazionale in un articolo che casualmente viene inserito in questo disegno di legge?

Io ho i miei dubbi sulla opportunità di questo articolo.

Domando inoltre: è egli opportuno di scrivere un articolo di questa specie che stabilisce il privilegio di cabotaggio alla bandiera nazio-

nale, mentre il Governo tratta una convenzione internazionale di navigazione colla Francia?

A me sembra anche questa una ragione sufficiente per dimostrare l'inopportunità di questo progetto di legge.

In terzo luogo: sarebbe egli utile che esistesse un monopolio del cabotaggio? Se ora il commercio si lagna tanto perchè travede una specie di monopolio nella Società di navigazione sussidiata dal Governo, che cosa non si direbbe se tutto il cabotaggio diventasse un monopolio? E che frutto danno tutti questi privilegi? Non danno altro frutto che quello di aggravare il consumatore.

Pur troppo oggi vi è una grande propensione per i privilegi per l'industria nazionale. Ma, Signori, mentre voi volete distruggere, o almeno arrestare una concorrenza naturale che l'industria fa a sè stessa ampliandosi naturalmente, come tutte le organizzazioni che si perfezionano, voi create un'altra concorrenza; la concorrenza delle rappresaglie.

Non vedete voi, o Signori, che l'America minaccia la Francia di una rappresaglia, perchè la Francia ha messo un dazio di protezione sopra il grano? Non vedete che la Francia minaccia di rappresaglia la Germania? Non vedete che ormai questa concorrenza della rappresaglia si allarga e cerca appunto di soffocare le idee di protezionismo, le quali vorrebbero alla loro volta soffocare l'incremento naturale di tutte le industrie, di tutte le invenzioni dell'ingegno umano?

Voi, con siffatto sistema, create dunque la concorrenza delle rappresaglie, che è la concorrenza del selvaggio.

Ora io sono tanto contrario a quest'articolo che, se pure non vi esistessero le inopportunità che ho indicate testè, io lo respingerei perchè con esso si accenna ad un procedimento contrario alla natura umana, la quale indica si debba dare sviluppo alle industrie, alle invenzioni, incoraggiare gli ingegni, aumentare l'attività dandosi la mano scambievolmente.

Ora vengo ai premi di navigazione a lungo corso.

Se i premi di navigazione fossero dati al cabotaggio, io comprenderei che avrebbero lo scopo di diminuire i noli del cabotaggio stesso, è quindi di portare un vantaggio al nostro consumatore e al commercio nazionale, vantag-

SESSIONE DEL 1882-83-84-85 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 27 NOVEMBRE 1885

gio che compenserebbe in fine il sacrificio che fa il Governo offrendo questi premi alla navigazione.

Ma quando voi offrite un premio alle navi a lungo corso, quale effetto otterrete?

Queste navi andranno certamente a diminuire il nolo dei lidi remoti della China, delle Indie, del Giappone e dell'America, e là abbassando i noli, si renderanno, come noi diciamo, indipendenti dalla concorrenza dello straniero.

A chi avvantaggeranno dunque questi ribassi dei noli per le navigazioni in paesi remoti?

La nave a lungo corso non avrà da fare altro che un cabotaggio lontano nei paraggi delle nazioni straniere; il ribasso quindi porterà un vantaggio al consumatore straniero, e questo vantaggio che avrà il consumatore straniero sarà pagato dal nostro erario. Almeno così mi si presenta il concetto di questo premio; onde è che io sono molto esitante a giudicare se considerato con questo criterio, il premio di navigazione sia opportuno.

Ma io lo riguardo ancora con un altro criterio.

Noi vogliamo dare una certa indipendenza all'armatore individuale, il quale si trova ora oppresso dalla concorrenza degli altri navigatori, e specialmente dal ribasso dei noli.

A chi andrà, domando io, restringendo al concreto i fatti, a chi andrà questo premio?

Voi sapete dalle statistiche che avete pubblicato ufficialmente, che la forza delle navi a lungo corso sta nelle mani di una Società sussidiata dal Governo. Novanta sopra cento di potenza è nelle mani della Società di navigazione. Questa Società, non solo ha le navi che sono sussidiate e premiate dal Governo per il servizio postale ed il servizio pubblico che devono rendere nei lidi remoti all'Italia; ma si è fatta proprietaria di una quantità di navi libere, le quali appunto esercitano il cabotaggio remoto, esercitano il lungo corso, e queste appunto possono concorrere ai nuovi premi che offre questa legge.

Or dunque, ripeto, a chi andrà questo premio? Andrà appunto a questa stessa Società, la quale oggi si riguarda come un monopolio già creato nella nostra marina; per cui, in sostanza, quale sarà l'effetto vero, concreto? Non sarà forse quello di aumentare piuttosto il monopolio della Società di cui faceva parola, anziché aumentare l'indipendenza dei nostri armatori?

È un dubbio anche questo che io non posso nascondere.

Ond'è, o Signori, che io non volendo certamente intrattenermi a lungo su questa materia che fu discussa con tanta dottrina dagli onorevoli oratori che mi hanno preceduto, e che sarà rischiarata maggiormente da quelli che mi succederanno, concludo il mio discorso con questi pochi quesiti.

Il Ministro della Marina potrà egli dichiarare che possa aversi qualche risparmio nelle costruzioni accessorie della flotta militare, quando questa possa giovare della flotta mercantile sussidiata dai premi, spronata a costruire con tali requisiti militari da potere all'uopo diventare da flotta mercantile, flotta militare?

Può inoltre l'onor. Ministro dire se per avventura il risparmio che può fare il Ministero della Marina sia per compensare il sacrificio che farà il bilancio nei premi che sono offerti alla costruzione della Marina mercantile?

Potrà egli dimostrare che i premi che si danno alla lunga navigazione, non serviranno ad aumentare piuttosto il monopolio di una Società di navigazione già sussidiata dal Governo, anziché ad aiutare l'indipendenza dei costruttori e degli armatori privati?

Infine troverebbe egli opportuno di cancellare da questa legge l'articolo 15, che riguarda un principio che vi è inserito troppo casualmente, e che vi sta, direi così, molto inopportuna?

Mi perdoni il Ministro della Marina, se mi sono permesso d'indirizzargli questi quesiti; mi perdoni il Senato se ho voluto intrattenerlo con le osservazioni che ho avuto l'onore di esporre.

PRESIDENTE. La parola spetta al Senatore Rossi A.

Senatore ROSSI A. Mosso a suffragare della mia modesta parola e del mio voto il presente progetto di legge, perchè legge di equità e di patriottismo, io posso valermi a difenderla di non pochi argomenti uditi ieri dagli oppositori.

Se questa legge si fosse discussa la scorsa estate, come pareva, l'argomento achilleo sarebbe stato uno zelo nuovissimo per l'agricoltura; i sei mesi che sono trascorsi hanno reso più cauti gli oppositori. L'onorevole Saracco si limitò a dire che all'agricoltura non tocca che quel povero decimo ed anche condito con un poco di pepe; ed io mi affretto a dargli ragione;

il rimedio è scarso ed inadeguato, per oggi tanto si può dire dell'agricoltura: o sgravio o dazio; vedrete che domani si dovrà dire: e sgravio e dazio.

Frattanto questo oggi è accertato che non sarà la marina come mendica, che dovrà soccorrere un'altra mendica, l'agricoltura.

Sei mesi fa quando il Governo pareva ed era nelle due Camere contrario a provvedimenti da prendersi a favore dell'agricoltura, e gli animi degli agricoltori erano in fermento, come si è visto di poi, un giornale che è uno dei maggiori organi di grandi proprietari, noto per la sua dommatica rigidità, si era fatto il monitore volontario della minoranza dell'Ufficio Centrale, e certo a insaputa sua. Svisava l'importanza dei premi francesi; trattava la marina nazionale da cetto marittimo, i difensori suoi « patroni Boselliani ». La maggioranza dell'Ufficio Centrale si diceva composta di due liguri, di un incompetente... se pur bastava! Chiamava a raccolta i Senatori agricoli perchè votassero contro i Senatori marinari; ed invocò perfino i navalestri di Nervi onde protestassero contro la insufficienza dei premi, e perchè divenissero loro alleati nel combattimento e nell'opera di distruzione. Negava che gli armatori perdessero perchè l'inchiesta non aveva riportato i bilanci degli armatori, e voleva le prove che i premi sarebbero utili allo Stato.

Ieri ho visto con grande soddisfazione che l'onorevole Brioschi, tacendo affatto dell'agricoltura, ripudiava le difese di sì molesto amico. Egli disse che i premi francesi costavano cento lire per tonnellata; predicò la trasformazione delle navi, ma senza accettare il progetto, così com'è oggi, e disconobbe l'importanza della marina come industria nazionale: in questo d'accordo con l'onorevole Senatore Saracco.

Altri e gravi appunti fecero entrambi alla legge, dei quali verrò discorrendo in appresso.

Ma io sono grato ai due Commissari della minoranza per due cose; prima, di non aver chiesto la sospensiva come ne era corsa la voce e come certo pareva nel mese di giugno; e poi di non aver mosso parola sulla convenzione marittima colla Francia che sta per iscadere quanto prima. Entrambe queste remissioni dimostrano il loro patriottismo e rendono più agevole la replica ai loro argomenti, non senza che io nutra la speranza di poterli, per taluni

almeno, persuadere, per quanto sappia, devo confessarlo, di avere innanzi a me due potentissimi avversari.

Entrambi convengono in questo: di mandare al limbo la nostra povera vela, e d'accettare, con emendamenti e riserve riferibili poi agli articoli della legge, tutto il resto. Essi dicono al Governo: perchè non siete rimasto nei limiti del 1883? Noi certamente avremmo votato con voi. L'onorevole Brin, son sicuro, loro risponderà che le condizioni sono mutate; che oggidi è per lo meno ozioso ritornare due anni indietro, e, può dire inoltre che chi è colpevole dell'indugio scagli la prima pietra.

Ma come è possibile negare la crisi della marina mercantile; dopo l'inchiesta parlamentare, dopo la Relazione dell'onorevole Boselli?

È così poco possibile, che mentre l'onorevole Saracco si sforzava ieri di dimostrarne la prosperità, l'onorevole Brioschi disse che coi premi si voleva galvanizzare un cadavere.

L'accusa maggiore però è questa: secondo il Senatore Saracco colla presente legge si tutelerebbero degli interessi particolari a danno di quelli della finanza, di guisa che, egli diceva, colui che avrebbe votata questa legge si sarebbe reso

a Dio spiacente ed ai nemici sui,

avrebbe soddisfatto non solo privati interessi, ma interessi elettorali, e per cui secondo quanto disse l'onorevole Brioschi si sveglierebbero per giunta degli appetiti malsani. Ebbene, la cosa stessa si disse l'anno scorso quando si trattava dei rimedi, quali io li proponeva, per l'agricoltura; si disse che coi dazi non si mirava ad altro che a favorire i proprietari, considerando l'agricoltura una loro industria privata. Così l'onorevole Brioschi disse che la marina mercantile non è altro che una industria, e se egli ne avesse avuto il tempo, soggiunse, avrebbe anche specificato quale genere di industria si fosse. A me rincresce di essere rimasto nella mia curiosità, perchè avrei udito volentieri qual genere di industrie private debba classarsi la marina mercantile italiana.

Ora, non havvi alcuno in Senato che non pensi come nell'armonia degli interessi di tutti quanti i cittadini consista principalmente la grandezza dello Stato.

Infatti nel felice connubio dei vari rami del-

l'attività nazionale che sono l'agricoltura, la manifattura, i trasporti di terra e di mare, cresciuti oggi di tanto valore, edifica ogni nazione la sua prosperità.

Sarebbe quindi disgrazia e rovina inimicare gli uni cogli altri questi fattori potenti della economia nazionale. Se dovessero elidersi a vicenda, non resterebbe più nulla dello Stato come grande corpo sociale. Non rimarrebbe che una finanza in via di selezione, cioè una utopia. E di questo certamente ne sono persuasi i miei oppositori. Imperocchè quel giorno in cui si avesse a dichiarare industria privata l'agricoltura, le manifatture, la marina mercantile, le ferrovie, i telegrafi, allora si potrebbe anche dire che è una industria privata la ragione di Stato; si potrebbe dire che è un monopolio la patria; che sono un caso l'Italia, la sua posizione geografica, i suoi mari, i suoi monti, e via dicendo.

Ma dato il contrario, dato che la prosperità degli interessi nazionali dipenda dalla solidarietà delle industrie e del commercio di cui la marina mercantile è un ramo importantissimo, non meno delle ferrovie, allora si spiega perchè corra tanta analogia fra la crisi marinara e la crisi agraria. È deplorabile che l'inchiesta sulle tariffe doganali (che venne ad essere come l'ultimo atto dell'inchiesta agraria), sia riuscita col suo dommatismo dottrinario un freno e un intoppo, prima alla discussione, poi alla soluzione della crisi agraria, e per cui, ben a ragione, una tale Relazione non ha fatto impressione alcuna sugli agricoltori.

Ma, ripeto, quanta analogia esiste fra queste due crisi! Quella marinara è avvenuta prima, l'agraria di poi, e diventarono entrambe imponenti allorchè le due inchieste si chiusero.

L'inchiesta sulla marina mercantile procedette più risoluta, più spedita; trovò un Relatore strenuo che si è convertito ai premi; il quale prima, come uomo di scuola, li negava, e poscia ha convertito altri. La marina mercantile ebbe la fortuna di trovare nel Ministro Brin, oltrechè l'uomo sopra tutti competentissimo, anche un eletto dai suffragi della Società promotrice delle industrie nazionali di Torino, un uomo di fatti; e un'altra fortuna ancora si è che il Governo, per la marina mercantile, si mostrò disposto a modificare quelle

dottrine che per l'agricoltura tuttora mantiene incolumi.

L'onorevole Depretis aveva dichiarato fin dal programma di Stradella che « la marina mercantile è una grande forza economica che lo Stato deve ad ogni costo difendere ».

Dissi già che la crisi marittima è la più antica; difatto quella agricola data dal 1879-1880; e quest'altra trae la sua origine dalla convenzione marittima del 1862 colla Francia.

La questione marinara in Parlamento fece capolino nel 1869; si riaccese all'epoca dei punti franchi nel 1876; sullo scorcio del 1880 fu tenuto il Congresso di Camogli degli armatori a vela. In seguito di ciò il Parlamento decretò l'inchiesta negli anni 1880, 1881, ed il termine, che era fissato a quattro mesi, durò invece a tutto il 1882. Ma quale lavoro magistrale ne è uscito! Un vero monumento. Se non che in questo frattempo la crisi si fece più acuta, la scienza, il capitale, la preponderanza inglese produssero anche per la industria di navigazione la crisi della abbondanza, come ha ieri confermato l'onorevole Senatore Brioschi; dal 1881 al 1884 i prezzi dei noli discesero al 42 per cento, ed in alcuni casi fino al 70 per cento.

Oggi il *risone* della Birmania è trasportato a Genova con un nolo di 27 scellini la tonnellata. Il tonnello mondiale è giunto, come ha confessato l'onorevole Brioschi, del 25 per cento superiore al bisogno mondiale. Ma che importa all'Inghilterra? Essa abbisogna della supremazia dei mari sia in guerra che in pace e la *Clyde* è sempre attiva e continua a costruire e costruire piroscafi sopra piroscafi per soffocare ogni concorrenza, grazie al principio *similia similibus curantur*, che già valse per l'agricoltura e che l'Inghilterra applica oggi alle costruzioni navali. Già si vede come i due terzi, secondo l'ultimo prospetto del *Bureau Veritas*, di tutto il naviglio mondiale è inglese. Dopo il tonnello, cioè, il capitale, la scienza fa il resto.

Fino a poco tempo fa, la pressione leggiera del vapore era indicata ai navigli come garanzia di sicurezza; ebbene la sicurezza si è ottenuta anche con una grande pressione, col mezzo dell'espansione in tre cilindri, chiamato il terzo *compound*. Tale invenzione non data che dall'anno scorso, e già nel marzo scorso la sola Inghil-

terra aveva 33 vapori col triplo *compound* che porta una economia del 20 per cento nel carbone e riducendo così a 600 e 500 gr. per ora e per cavallo il consumo.

E non basta; già a quest'ora si studia il modo di applicare il quarto *compound* per ulteriori economie di carbone.

Avvi un vapore, e me lo diceva l'onorevole Senatore Ricci, chiamato il *Bisagno* il quale consuma mezzo chilogrammo, per ora e per cavallo, di carbone. E con questo e coll'aggiunta delle camere di acqua dolce può partire dai nostri lidi ed andare fino al Capo Verde, senza valersi di acqua salsa con che riesce ad impedire od attenuare l'incrostamento delle caldaie, di cui tanto gli armatori si lamentavano.

Oggi la scienza fa progressi immensi. L'onorevole Brioschi lo ha detto ieri. Quanti fusi nelle industrie tessili si gettano via perchè dei nuovi fusi più perfezionati vengono a sostituirli?

La crisi delle fabbriche di zucchero è dovuta appunto a questo progresso costante. Ogni tre anni bisogna cambiare i meccanismi perchè avvengono tali miglioramenti nei congegni e nel materiale da lavoro da rendere affatto inutile quello vecchio, che bisogna perciò sostituirlo col nuovo. Da ciò nasce che i fabbricanti deboli periscono e i forti resistono.

Ed è appunto qui che l'onorevole Brioschi affermava ieri la necessità della trasformazione del naviglio ed acconsentiva ad aiutarla. Se non che dichiarava ancora che vi hanno due ostacoli pregiudiziali e cioè: il costo maggiore della materia prima e l'eccesso di produzione che farà ribassare i noli.

Anche l'onorevole Saracco ha detto lo stesso. Egli si dichiarò molto allarmato del futuro ribasso dei noli, e disse che non è punto vero che la quantità delle tonnellate dia l'indizio della prosperità di una marina e che i noli sono la conseguenza di altre condizioni generali, ossia di un ambiente economico già formato e che a noi manca. Noi non abbiamo, diceva egli, le colonie che ha l'Inghilterra e spero anche che non ne avremo mai!

Riguardo a politica coloniale, senza essere così assoluto, io credo di trovarmi in qualche parte d'accordo coll'onorevole Saracco. Non conviene però dimenticare quei 500 a 600 mila italiani che abbiamo nelle colonie volontarie,

ossia createsi da sé a loro spese, senza aiuto del Governo, al di là dell'Atlantico sulle rive del Plata e sulle rive del Pacifico; e non conviene dimenticare l'adagio « che il commercio segue la sua bandiera ».

La nuova politica coloniale dell'Europa in quest'epoca non ha altro senso che questo. Ma l'onorevole Saracco soggiunse e l'onorevole Brioschi a sua volta affermò, che saranno proprio i premi che faranno ribassare i noli. E l'onorevole Saracco volgendo a me la punta della sua lama di Toledo, posemi in guardia contro i ribassi dei noli sui cereali.

L'onorevole Saracco ha inoltre detto, ma non l'ha provato, che i dazi che aggravano le materie prime importate per la costruzione in Francia equivalgono alle sovvenzioni, in guisa che queste non si possono più dire dei premi di favore....

Senatore SARACCO. Lo proverò.

Senatore ROSSI A.... La seconda obbiezione poi, il timor suo sul ribasso dei cereali pei noli mi stupisce affatto. Dunque si dice agli agricoltori: non votate questa legge perchè avrete sul grano dei prezzi ancora più bassi. Ma, come può emettersi un tal voto dagli stessi uomini che non più tardi di ieri si rallegravano del pane a buon mercato per il povero popolo, fino a trattare di disumani i proprietari e i coltivatori? Come si spiega questa madornale contraddizione?

Vi dorrebbe forse che la marina italiana ottenesse la vittoria dei noli sugli esteri? Vorreste condannare l'Italia marinara forse all'isolamento, voi che vi dite liberisti, ed espansionisti? Come dobbiamo sentenziare questo vostro procedere? Sareste voi forse, domando io, gli amici dell'agricoltura, e molto più del popolo?

No di certo!

Quanto poi all'eccesso di produzione delle navi; per vedere sino dove la potenza e potrei dire il dispotismo commerciale dell'Inghilterra arrivi quando si tratta di voler distruggere ogni concorrenza, o di fermare il ribasso dei noli, vi dirò che in giugno scorso un numero grandissimo di armatori inglesi si è riunito per venire alla deliberazione di disarmare per un periodo di 4 mesi, un quarto del loro effettivo navale, stabilendo che l'associazione dia un compenso di 6 pence alla tonnellata a lordo e per mese onde coprire le spese inevitabili di disarmo e di manutenzione, e colpendo al

SESSIONE DEL 1882-83-84-85. — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 27. NOVEMBRE 1885.

contrario di ammenda, coloro che mancassero a questa convenzione.

Prima però di dichiarare che la trasformazione del naviglio è necessaria, l'onorevole Brioschi volle provare che la marina mercantile italiana non era poi in uno stato reale d'inferiorità e citò le cifre della *Revue maritime française* nel percorso del decennio dal 1874 al 1884 per far vedere che da tre Stati solamente, l'Italia era sorpassata per il numero del suo naviglio.

Senatore BRIOSCHI. Quattro Stati.

Senatore ROSSI A.... Abbia pazienza ch'io finisca; e concludeva col dire che non è poi lecito di gridare alla rovina della marina italiana.

Io ho qui trascritte tutte le cifre che egli ha riportato del movimento italiano, inglese, germanico e norvegese, e notai che disse che il movimento italiano è stato quasi stazionario, quello inglese ha raddoppiato, quello germanico ha aumentato del 50 % e quello di Norvegia ha aumentato del 25 %.

Ho anch'io questo quadro e l'ho direttamente dall'ultima edizione del *Bureau Veritas* (da cui fu tolto quello della *Revue Maritime*), che qui riporto:

MARINA A VAPORE DEL GLOBO.

Ultima edizione del *Bureau Veritas*.

	N. dei piroscafi,	Tonnellaggio
Inghilterra	5,090	6,593,610
Francia	493	737,205
Germania	488	550,528
Stati Uniti	350	539,342
Spagna	301	345,862
Italia	143	188,623
Olanda	145	188,491
Russia	204	157,606

Nella marina a vela invece, per cui non c'è avvenire, secondo affermarono gli oppositori di questa legge, se l'Italia occupa oggi non già il 5° posto, come disse l'onorevole Brioschi, ma il 4°, non è troppo a rallegrarsene, tanto più che anche qui vi è regresso, avendo l'Italia in altri tempi occupato, sotto il rapporto della vela, il 2° posto tra le nazioni del globo.

Però non è alla vela che dobbiamo por mente, ma sibbene alla marina a vapore, dove l'Italia si trova oggi al 10° posto per numero di piro-

scafi e al 6° posto per quello del tonnellaggio come si dimostra dal *Bureau Veritas*....

Senatore BRIOSCHI. Badi di non sbagliare.

Senatore ROSSI A.... Sia sicuro che non sbagli, e la rimando al *Board of Trade* inglese....

Senatore BRIOSCHI. Io ho parlato di tonnellaggio virtuale.

PRESIDENTE. Non facciano interruzioni.

Senatore ROSSI A.... Il tonnellaggio virtuale è dato dal prospetto che ho già riferito.

In ogni modo gli opposenti convengono nel credere che la trasformazione del naviglio è necessaria, e sebbene ammettano quei due ostacoli che ho riferito, essi ritengono, tuttavia potersi questa trasformazione conseguire principalmente dall'energia individuale, quasi pretendessero con ciò di accusare la soverchia sicurezza del passato ed un po' di apatia negli armatori e marinari italiani; anzi si è detto dall'onorevole Brioschi, con mia grande meraviglia, che i cantieri sono fermi in attesa che si votino i premi.

Io dissi già che non comprendeva bene in quale specie d'industria particolare il Senatore Brioschi classificar volesse la marina mercantile. Si potrà forse trovare ivi il segreto di un fatto simile. Io non asserirò che un po' d'inerzia, prodotta dallo scoraggiamento, e un certo timore avranno avuto la parte loro nella decadenza della nostra marina mercantile, ma ciò non basta a spiegarla se non vi si aggiunge come causa prima la scarsità del capitale.

Ne ho già parlato; e voi tutti sapete che pur troppo il capitale da noi è scarso ed è caro. Ma cosa dicono gli opportunisti? Smettete, se non potete concorrere: pensate forse di poter affrontare la concorrenza inglese, la quale trova danaro al 2, al 3 %? Non havvi premio di Stato che possa uguagliare simili differenze, e farvi sostenere la concorrenza col l'estero. Ebbene, rispondo io, poichè il capitale è scarso, associamoci: al semplice armatore sostituiamo le grandi Compagnie. È questa la legge dei tempi che va accettata se si vuol vivere coi suoi vantaggi e coi suoi discapiti.

Ma, adagio, esclamano gli opposenti, voi così facendo create il monopolio; lo Stato coi premi non fa che aiutare la speculazione. Ah come sono poveri i premi che voi concedete, miei egregi avversari, alla marina! Quante dure lezioni le fate prima subire!

L'on. Briòschì ha voluto numerarci uno per uno tutti i proprietari dei piroscafi a vapore che riceveranno questi premi. Io ho interrogato degli azionisti (per parte mia, dichiaro che non lo sono) della Società generale di navigazione, i quali mi dissero che preferirebbero l'attuale condizione di cose alla concorrenza sia dei piccoli armatori, sia delle future associazioni, premiati come essi.

Io credo che in queste dichiarazioni ci sia del vero; certo è, che nelle condizioni odierne ogni concorrenza interna ha dovuto soccombere, e si sono vedute le due fusioni a Genova di due minori Compagnie nella Società generale di navigazione che con questa legge non sarebbero avvenute. Esse furono precedute dalla morte del *Lloyd* italiano e della *Trinacria*. La Società Raggio aveva perduto un milione e 80 mila lire coi suoi viaggi al Plata. La stessa Società generale non credo che abbia dato interessi ai suoi azionisti nel 1884. Se ne darà nel 1885, non sarà dovuto al commercio nazionale, ma agli eventuali trasporti delle nostre truppe in Africa.

D'altra parte è anche vero che è passato il tempo in cui Berta filava, della così detta industria in famiglia. Alle patriarcali carature di Camogli nella vela, si viene sostituendo il capitale anonimo affidato a intelligenze superiori, atte a sostenere la lotta coi forti. Oggi non s'immagina nemmeno più l'individuo che vada sul mare da solo e tenti di lottare coi colossi di tutto il mondo.

Al semplice armatore viene sostituendosi lo scienziato, il geografo, il consumato meccanico, che si giovano delle torri meteorologiche fra i due emisferi, delle funi sottoceaniche, degli istrumenti perfezionatissimi; gli è così che a me che non sono scienziato piace considerare le alte questioni nazionali, e sarebbe tempo eziandio di lasciare sulle nostre soglie le odiose parole di monopolio, di speculazione, laddove come è questo il caso, non si tratta che di un necessario accentramento di capitali, imposto dai tempi.

E che importa dunque se i navigli vengano armati da più individui consociati in un paese dove il capitale è così scarso, dove l'iniziativa privata è accerchiata da mille difficoltà?

Preferirebbero gli oppositori per seguire l'ideale delle loro dottrine di concorrenza e di

equilibrio commerciale, non possedere una marina nazionale, onde evitare il così detto monopolio?

Dimenticano forse che così avviene pressochè in tutte le nazioni del mondo?

Ma in qual mondo vivono questi oppositori che si atteggiavano a liberali? Come possono essi mai figurarsi che non ci debba essere l'associazione dei capitali?

L'Austria non è forse ben servita dalla sua marina perchè ha il *Lloyd*?

La Germania non tende anche essa ad avere il suo *Lloyd*? L'Inghilterra non ha le sue grandi linee sovvenzionate? E le grandi Compagnie francesi?

Perfino la Russia ha una flottiglia apposta a vela e a vapore per il contrabbando.

A questo punto non posso scordare le Convenzioni ferroviarie.

Io le ho combattute nel mio Ufficio, le Convenzioni ferroviarie, e non le ho votate in Senato, perchè io considero oggidi le ferrovie come uno dei più grandi fattori economici in mano del Governo, e non avrei voluto che il Governo se ne privasse.

Qui io potrei e dovrei dire quanto debba e possa importare al Governo nazionale l'aver sottomano una o due potenti Società di navigazione in ogni tempo, ma più specialmente in tempo di guerra. È un compito questo che lascio all'onorevole Ministro della Marina, che nell'altra Camera chiamò la marina mercantile nazionale organo di difesa nazionale, come un altro deputato la disse anzi organo dello Stato.

Ella, onorevole Saracco, ha trovato in Francia dei Ministri della Marina i quali sono contrari alla marina mercantile; essi dicono: noi non abbiamo bisogno di voi, sappiamo farci i nostri uomini. Ecco che si trovano in Italia degli uomini della competenza dell'onorevole Brin, i quali dicono: di una buona marina mercantile noi teniamo conto. Senza di questa non ci può essere buona marina militare. E non è a dimenticare come il cabotaggio è scuola non meno delle compagnie alpine. Senza marina mercantile che cosa sarebbe la stessa Inghilterra?

È noto quanto in Germania contribuiscano le ferrovie e la marina mercantile a rassodare l'autonomia politica ed economica dell'Impero tedesco. Ma ciò non si può ben comprendere da coloro che fanno la finanza per la finanza,

e considerano le ferrovie per le ferrovie, ossia come un ente che vive da sè all'infuori dell'economia nazionale, informato al programma antieconomico e antipatriottico che i prodotti nazionali, cioè, non possono sfuggire alle ferrovie e che tutti i prodotti esteri conviene saperli attirare, magari a noli di pura trazione, perchè vi è guadagno anche a diminuire le spese generali onde crescere il profitto dell'azionista. È questo il sistema degli economisti cosmopoliti in fatto di trasporti, ed è inutile dirlo, tutto il contrario di quello che opera Bismarck che fa noli di pura trazione, e anche al di sotto del costo da una frontiera all'altra dell'Impero ai prodotti nazionali, mentre la importazione di prodotti esteri aggrava di maggiori noli e di forti dazi. È questo il sistema dell'autonomia nazionale.

Dove però gli oppositori spaziarono per metà dei loro discorsi si fu nelle pagine francesi. Ivi si ispirarono per combattere il progetto di legge italiano, affermando che causa di esso non furono nè più nè meno che le leggi francesi. L'onorevole Saracco disse: in Francia, come qui, non fu il Governo che portò innanzi i premi e le sovvenzioni alla marina mercantile; ma fu l'iniziativa parlamentare. E soggiunse: nel segreto dei vostri gabinetti non potete far a meno di pensare che qui come in Francia vi siete inchinati innanzi all'iniziativa parlamentare, sinonimo d'interessi di casta.

Ricordò come allorchè si disse che la marina francese da guerra non abbisognava della marina mercantile, il Rouvier, Ministro di Agricoltura e Commercio, a quest'affermazione si era taciuto; un altro Deputato poi avrebbe anche colà affermato che si favoriva il ribasso dei noli.

Con tuttociò l'onorevole Brioschi dovette confessare che l'aumento delle tonnellate francesi dopo i premi fu di 400,000. Ora volete sapere, o signori Senatori, quale fu l'esito di quella memoranda seduta dell'Assemblea legislativa del 31 marzo p. p. che trattava di una nuova spesa per premi, e che ieri abbiamo udito descrivere dall'onorevole Saracco? Sovra 358 votanti si ebbero voti 334 in favore e 24 contrari! La stessa famosa legge del 29 gennaio 1881, che fu la legge iniziale de' premi, aveva avuto 251 voti favorevoli e 5 contrari. Voglia notare anche questo nelle sue memorie l'onorevole Saracco.

A chi chiama un esperimento tale atto in Francia, si può benissimo rispondere, traendo dal nostro bollettino di statistica le cifre delle somme ufficiali di cui la Francia ha gratificato la sua marina, a partire dal 4 settembre 1870. Le sovvenzioni del Governo francese alle Società di navigazione si contengono nel seguente prospetto:

SOVVENZIONI ALLE SOCIETÀ DI NAVIGAZIONE MARITTIMA.

(Dal *Bulletin de statistique et de législation comparée*, fascicolo di dicembre 1884).

Impegni del Tesoro francese a titolo di sovvenzioni alle Compagnie marittime:

Anteriori al 4 settembre 1870	fr. 211,097,213 50	} Totali
Posteriori al 4 settembre 1870	» 383,680,713 14	
		594,777,926 64

Somme pagate al 1° gennaio 1884.

Sugli impegni anteriori al 4 settembre 1870	fr. 196,159,304 50	} 304,613,022 27
Sugli impegni posteriori al 4 settembre 1870	» 108,453,717 77	

Somme restanti a pagare al 1° gennaio 1884.

Sugli impegni anteriori al 4 settembre 1870	fr. 14,937,909 —	} 290,164,905 07
Sugli impegni posteriori al 4 settembre 1870	» 275,226,996 07	

SESSIONE DEL 1882-83-84-85 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 27 NOVEMBRE 1885

Il seguente prospetto fa conoscere la distribuzione delle sovvenzioni che restano a pagarsi anno per anno a cominciare dal 1° gennaio 1884:

Anni	Annuità	Annuità	Totale
	create prima del 4 sett. 1870	create dopo il 4 sett. 1870	
	Fr.	Fr.	Fr.
1884	9,958,606 —	16,751,023 57	26,709,629 57
1885	4,979,303 —	21,730,326 57	26,709,629 57
1886	»	26,709,326 57	26,709,326 57
1887	»	26,709,023 57	26,709,023 57
1888	»	20,649,619 79	20,649,619 79
1889	»	14,590,216 —	14,590,216 —
1890	»	14,590,216 —	14,590,216 —

Come si vede da tal prospetto ufficiale, à lire 594,777,927 34 ammontano le somme già votate e posteriori al 4 settembre 1870, di cui lo Stato ha già pagato fr. 304,613,022 27, restandone a pagare nel decennio fr. 290,164,705 07. Così la Francia che non può dirsi, strettamente parlando, una nazione marittima, ha saputo creare con enormi sussidi la sua marina mercantile, e l'ha poi inoltre assicurata con premi assai vistosi. E altrettanto si può dire abbia fatto quando intese giovare all'agricoltura mediante i dazi. Noi invece, per preferire le dottrine ai fatti, negammo i dazi all'agricoltura come oggi si vorrebbero dai soliti dottrinari negare i premi alla marina mercantile.

La Relazione Boselli passò del resto in rivista tutte le legislazioni marittime europee in appoggio a questa legge.

L'onorevole Saracco disse di non volersi occupare che della Francia e della Spagna, il cui naviglio, dopo i premi, stando alla Relazione Boselli, ascese da tonnellate 20,000 che era nel 1868, a tonnellate 265,000; ma citò in appoggio delle sue affermazioni anche la decadenza marittima degli Stati Uniti d'America; e disse che il tonnelloaggio agli Stati Uniti era disceso parmi a 65,000 tonnellate.

Io ho qui davanti l'ultima relazione annuale del *Register of the Treasury* degli Stati Uniti, da cui riporto il seguente quadro:

TONNELLAGGIO DELLA MARINA MERCANTILE AMERICANA

(comprese le navi mercantili e peschereccie)

Anni 1884-85.

Vela tonnelloaggio		Vapore tonnelloaggio		Totale tonnellate
1881	2,792,736	1881	1,164,998	4,057,734
1882	2,810,107	1882	1,355,826	4,165,933
1883	2,822,293	1883	1,413,194	4,235,487
1884	2,808,760	1884	1,465,909	4,271,229

Piroscafi superiori a 100 tonnellate n. 548 con complessive tonnellate 634,292 (lordo).

Velieri superiori a 100 tonnellate n. 5958 con complessive tonnellate 2,048,975 (netto).

Dunque, come si vede, vi è un aumento. Io non dico che le attuali condizioni della marina americana corrispondano alla importanza del commercio degli Stati Uniti, ma anche con ciò siamo ben lontani dalla decadenza accennata dall'onorevole Saracco: tutt'altro; chè anzi gli americani vogliono ad ogni costo sottrarsi al monopolio dell'Inghilterra.

A Boston, a Baltimora, a New-York ed in altre città marittime si sono tenuti vari Congressi di armatori per le stesse questioni che noi discutiamo in quest'Aula, e le deliberazioni

invitano il Governo ad accordare non piccole sovvenzioni per i viaggi fra i due Continenti, oltre alla esenzione del dazio delle materie che occorrono per le costruzioni navali. E da qualche tempo cominciano già a far capolino anche i premi. Nel Congresso di Washington non pochi deputati vi sono favorevoli; e anche l'ultimo messaggio del Presidente accenna alla questione della marina mercantile con parole di seria e grave preoccupazione.

Unirò agli atti per non tediare il Senato con cifre, due prospetti, pervenutimi dalla Direzione

SESSIONE DEL 1882-83-84-85 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 27 NOVEMBRE 1885

generale della Statistica, dai quali risulta lo stato delle navi mercantili costruite in Italia dal 1875 al 1883, stazzatura ufficiale; e lo stato di quelle costruite in Francia dal 1875 al 1884, stazzatura ufficiale. Il confronto non potrebbe essere più eloquente.

**Stato delle navi mercantili costruite in Italia
dal 1875 al 1883.**

(STAZZATURA UFFICIALE).

ANNI	Navi a vela		Navi a vapore		TOTALE	
	Numero	Tonnellaggio	Numero	Tonnellaggio	Numero	Tonnellaggio
1875	332	85,681	5	2,010	337	87,691
1876	308	69,589	4	433	312	70,022
1877	285	39,264	1	23	286	39,287
1878	213	28,986	8	379	221	29,365
1879	266	20,226	3	987	269	21,213
1880	249	14,333	14	193	263	14,526
1881	218	10,994	10	362	228	11,356
1882	223	15,770	10	2,039	233	17,809
1883	142	14,946	12	134	154	15,080

**Stato delle navi mercantili costruite in Francia
dal 1875 al 1884.**

(STAZZATURA UFFICIALE).

ANNI	Navi a vela		Navi a vapore		TOTALE	
	Numero	Tonnellaggio	Numero	Tonnellaggio	Numero	Tonnellaggio
1875	712	29,603	28	7,917	740	37,520
1876	770	26,635	26	6,072	796	32,707
1877	847	20,033	22	6,851	869	26,884
1878	783	15,707	19	5,660	802	21,367
1879	700	14,011	28	10,722	728	24,733
1880	720	9,101	43	3,528	763	12,629
1881	841	11,559	53	9,176	894	20,735
1882	716	12,962	68	43,632	784	56,594
1883	754	9,183	50	26,040	804	35,223
1884	856	16,507	46	40,655	882	57,162

Il protezionismo francese portò le costruzioni marittime da 12,629 tonnellate quali erano alla vigilia dei premi, a 57,162 nel 1884. E grazie alla sapienza del liberalismo italiano il nostro naviglio da tonnellate 87,691 nel 1875, fu ridotto a 15,080 nel 1883.

Rinuncio ai commenti e continuo i confronti perchè ieri si è fatta proprio una discussione di cifre. Ed anch'io, come l'onorevole Saracco, piglierò per base delle mie dimostrazioni l'ultima Relazione del Direttore generale della marina mercantile all'onorevole Ministro Brin. (1) Vale la pena di estrarne alcuni dati per convincersi quanto poco liete sorti ci abbia preparato la convenzione del 1862, di proroga in proroga vigente tutt'ora. Mentre nel 1870 si avevano 18,093 bastimenti a vela, nel 1884 questa cifra si riduce a 7072, formati così, cioè:

2,220	rappresentano navi da 1 a 10 Tonn.
1,702	» da 11 a 30 »
790	» da 31 a 50 »
668	» da 51 a 100 »

E così via, solo 26 hanno una portata da 1001 a 1080, che è la massima nostra stazzatura a vela. Sono per la massima parte delle navi che il *Bureau Veritas* non registra nemmeno stante la loro esiguità. Una marina quindi più da pesca che da trasporto.

E tuttavia l'onorevole Saracco esclama: ma lasciamola morire la marina a vela! Della marina a vela validamente ha preso le difese l'onorevole Marescotti. Se non che nella stessa inchiesta, le opinioni pro e contro la vela si bilanciano, e non esito ad asserire che se l'Italia si fosse riservata la esclusività del cabotaggio, cioè quell'odioso monopolio che tanto commuove l'onorevole Marescotti, lungo le proprie coste (come lo hanno la Spagna e la Francia), si avrebbero ancor più numerosi i fautori della vela tra noi. La vela avrà sempre un campo da sfruttare per quanto più limitato, come lo ha il veicolo rispetto alle ferrovie, e come le tramvie di fronte alle grandi linee ferroviarie.

E mi conferma in questo il fatto che le proporzioni della vela nel tonnello mondiale rimangono tuttavia superiori a quelle del vapore.

(1) *Sulle condizioni della Marina mercantile italiana al 31 dicembre 1884.* Relazione a S. E. il Ministro della Marina. Roma, tipografia del Senato, 1885.

L'ultimo prospetto del *Bureau Veritas*, del febbraio 1885, che ho già riportato, omette tutti i legni a vela sotto le 50 tonnellate, e tutti i legni a vapore sotto le 100 tonnellate. Ebbene, il quantitativo mondiale della vela dà bastimenti num. 44,734 con 13,010,879 di tonnellaggio, contro num. 8433 navi a vapore con tonnellate 10,209,468.

E fra queste l'Inghilterra da sola ha nella vela un tonnellaggio di . . . tonn. 4,752,059
l'America di . . . » 2,161,490
la Norvegia . . . » 1,415,795
viene quarta l'Italia con . . . » 890,422

La diminuzione mondiale della vela, dal 1883 al 1884, non fu che di navi 3650 rappresentanti 796,044 tonnellate:

Adagio dunque a cantare le esequie della povera vela. Poniamo mente piuttosto alla influenza dannosa o favorevole che tanto sulla vela quanto sul vapore possono avere le leggi interne, il reggimento economico e tributario e i trattati internazionali.

Seguiamo la citata Relazione del Direttore generale a riguardo dei legni a vapore italiani.

Del totale dei nostri bastimenti a vapore 49 sono in legno, 43 da rimorchio o da diporto e stazzano così:

61 da	1 a	50 tonnellate	
18 »	51 »	100	»
13 »	101 »	200	»
17 »	201 »	300	»
14 »	301 »	400	»
4 »	401 »	500	»
7 »	501 »	600	»

Quelli che passano i 1000 sono 48 e sono i postali sovvenzionati, che devono appunto la loro esistenza alla sovvenzione del Governo, altrimenti non avremmo neppur questi.

La povertà dei cantieri risponde alla povertà del naviglio.

Dei nostri 215 piroscafi, 139 furono costruiti in Inghilterra, 12 in Francia, 5 in Austria, 1 in Svezia; in Italia solo 58 di 14,329 tonnellate complessive contro 184,083 all'estero. E passando ad esaminare le proprietà e l'impiego delle navi si vede che innanzi tutto viene il trasporto postale e degli emigranti, e che minore di tutto è appunto il trasporto delle merci.

Tale l'impiego. Per rispetto alle proprietà i nostri piroscafi si classano nel seguente modo:

- 94 Sono della Società Generale Italiana;
- 12 » della Società Raggio;
- 5 » della Società Veloce;
- 5 » della Società Raggio, Piaggio e C.;
- 5 » della Società Puglia;
- 5 » della Società Procida-Ischia.

Vediamo le stazioni:

100 piroscafi stazionano a Genova; 58 a Palermo, che sono le due stazioni di Florio-Rubbattino; gli altri porti hanno numeri insignificanti; Napoli appena 16.

E la vela? La povera vela ha in tutta la Sicilia 45,000 tonnellate; Venezia 29,000; Livorno 26,000; è triste, o Signori!

Rimane il cabotaggio. Dovrei riportare per intero i prospetti della Relazione, tanto danno a pensare! Ma ognuno di noi già li possiede; diamoci uno sguardo.

Napoli, Spezia, Messina, Venezia, Cagliari sono prive di navi di gran cabotaggio.

La navigazione di lungo corso è rappresentata da 2 navi a Livorno, 1 a Chiavari, 5 a Palermo, 2 a Savona.

Dalle cifre di quella Relazione governativa si rende assai evidente come la nostra decadenza dati propriamente dalla convenzione marittima; i cantieri marittimi da 94 scesero a 38; i bastimenti da 907 a 154; le costruzioni da lire 27 milioni a 5 milioni. Si è lasciato fare, si è lasciato passare, onorevole Marescotti, ecco tutto; ed oggi per non confessarsi vinti havvi chi vorrebbe distruggere anche quanto rimane.

Che non si è cantato in tutti i toni l'avvenire del porto di Brindisi nel 1880?

Lo Stato trovò comodo di pagare denari per la valigia inglese, che ora altri vorrebbe negare alla bandiera nazionale.

Ebbene, neppure 2000 passeggeri all'anno (è la Relazione Boselli che ne parla) traversano la penisola. E noi obblighiamo le nostre locomotive a percorrere 60 chilometri all'ora. Aggiungete il trasporto di 2000 bauli, che sostano due ore, il tempo necessario per scaricarli e caricarli; ed ecco i fasti del grande anello di congiunzione tra l'Oriente e l'Occidente.

Brindisi non cessa per questo di essere il porto più vicino alle Indie, ma le merci pi-

gliano le vie di mare e a Brindisi non ci si depona che qualche paccottiglia di semente da bachi, e ciò si comprende perchè il nolo di mare costa assai meno caro.

Spero bene, egregi signori Senatori, che nessuno di voi mi accuserà di pessimismo, come mi toccò udire quando in aprile parlai della agricoltura, ora che parlo della marina, perchè io non cito che fatti, non mi giovo che di atti ufficiali e spero che l'amico Deodati non voglia confondere il patriottismo col pessimismo e che mi sarà gentile. O perchè si ha a tacere il vero, quando altri si chiama felice a celarlo?

L'eco dell'inaugurazione del canale di Suez e delle feste del Cairo non è ancora spenta, ed oggi a che ne siamo?

È sempre l'onorevole Boselli che parla.

Io, lo ripeto, non fo ragionamenti; porto cifre, porto fatti attinti ai documenti del Governo.

Di 3200 legni che attraversarono il canale, indovinate un po' quanti ne avevamo noi? Sessanta soltanto portavano la bandiera italiana.

A Tunisi e a Tripoli si va su vapori francesi; ad Alessandria su vapori inglesi; e si dà mezzo milione all'anno alla Peninsulare perchè ci renda quel servizio da noi disimparato.

Non abbiamo linee con la Spagna nè col Portogallo; per comunicare con l'Atlantico e col Pacifico è dopo traversare la Francia, e chiedere passaggio ai vapori inglesi!

Io avevo fondata una casa a Valparaiso; ho dovuto chiuderla; perchè la merce giunta là costava l'8 % di più che la merce inglese. Le stesse nostre isole sono servite da bandiere straniere.

All'altra Camera si sono uditi lagni ben maggiori di questi miei tanto legittimi.

Gli onorevoli Randaccio, Indelli, Mazzabò, Canevari, Crispi ed altri, una pleiade di valorosi, compreso il Ministro della Marina, hanno parlato in questo senso.

Ed a me invece parvero fiacchi i due soli oppositori, che ha avuto nell'altro recinto parlamentare la legge. Essi hanno parlato in termini così rimessi, e con premesse così prudenti da non potersi chiamare oppositori; tali almeno quali da noi si presentano quei della minoranza dell'Ufficio Centrale, che saranno certo dotati nelle cose marinaresche di competenza maggiore, che non fossero gli oppositori dell'altra Camera.

Io non posso però procedere oltre nel mio discorso senza accennare alla questione di finanza, che è di necessità implicata in questo progetto di legge, quella questione cioè che è il *ceterum censeo* del valido campione suo nel Senato, l'on. Saracco, il quale potrebbe dirsi il Catone finanziario del bilancio dello Stato. Ieri non vi si fermò che in penombra, sulla fine quasi del suo discorso, dolendosi degli accenni innocentissimi che io gli avevo mossi in aprile. Egli si professò « amico del Fisco, avversario degli sgravi, contrario a favorire privati interessi, che si mascherano come interessi generali ». Nel cuor suo egli pensava probabilmente e sinceramente questo: se tutto e tutti volete proteggere, cosa ne resterà allo Stato?

« Non si tratta di uccidere la marina; si tratta di salvare la finanza ».

Io invece dico si tratta di creare una politica intrepida di finanza, una politica alla Bismarck, che cominciò la sua legislazione colla difesa del lavoro nazionale, e termina cogli sgravi del sistema tributario.

Il fine nostro dovrebbe essere altrettanto retto e farci considerare le spese per quello che realmente sono, e cioè una conseguenza dell'entrate; le quali entrate non potete averle che dalla produzione e dal commercio nazionale. Quanti proprietari non vanno in malora, pur facendo le più strette economie, perchè non conoscono il segreto dell'entrate!

Che direste dell'agricoltore che risparmiasse la semente? Che direste del vaporiero che risparmiasse il carbone? Ora io credo che certi finanziari facciano i conti a quella maniera, esagerandosi il senso dell'economia in un grande Stato.

Io, che reputo i dazi sui cereali un'entrata produttiva, calcolo i premi della marina una spesa altrettanto fruttifera.

Chi supponesse una finanza isolata e automatica ha poco da consolarsi degli espedienti che passano, dei congegni che non funzionano, dei calcoli aritmetici che nulla rimediano, dei ferri anatomici di vivi-sezione, là dove il sangue difettasse e non vi fossero che le ossa.

Costoro curano gli effetti senza volerne vedere le cause e l'opera loro si inaridisce nelle loro mani.

Io lascio all'Ufficio Centrale, lascio all'onorevole Ministro della Marina di giustificare i

prospetti della spesa eventuale di questa legge che ieri l'onorevole Saracco ha trattato duramente, supponendo che si possa in qualche modo portare la spesa da 5 milioni circa, come è attualmente prevista dal Ministro, a 9 milioni. Io credo, fino a prove contrarie, nei prospetti dati dal Ministro, e ritengo che la spesa non eccederà questi 4 o 5 milioni. Ma di quale risorsa potrebbero essere al bilancio, al paese, questi 4 o 5 milioni, di cui vorreste privare un ramo così importante dell'attività nazionale? Se votaste 1000 chilometri di ferrovie supplementari, e abbuonaste 90 milioni alle Provincie! Se foste così larghi a soccorrere le ferrovie, perchè non vorrete concorrere con una somma così esigua a favore della marina? Le spese dei porti, dei fari, le fate pel naviglio estero? Le strade comunali obbligatorie vi spiace che scendano al mare? Quante e maggiori spese si sono votate, quante economie respinte dal di che i premi erano già in vista nella Relazione Boselli, che ha acquistato un certo diritto di proprietà!

Ma saranno veramente 5 milioni che spenderà lo Stato? Io lo desidererei, per quanto nei primi anni almeno ne dubiti, finchè non si vedano i frutti dei premi. Credo che avanti che il capitale riacquisti la necessaria fiducia per l'industria di navigazione occorra ancora un po' di tempo. D'altronde non è a dimenticare, che una buona entrata riceverà lo Stato dai dazi sulle materie prime che in addietro andavano esenti e che, se non pari alla spesa di costruzione, come si è detto in Francia, portano pure un certo contingente di introito. Poi dobbiamo considerare anche la tassa d'ancoraggio, la quale senza dubbio produrrà anch'essa un'entrata maggiore ed andrà a deduzione dei 5 milioni preventivati. Oltre di ciò, crescerà il prodotto delle tasse di ricchezza mobile che non si sono tolte e che sarebbe stata cosa poco equa di togliere, ed il movimento stesso degli affari, sorgente pure di tasse dirette ed indirette, da cui deriverà un altro non tenue beneficio all'erario stesso.

Quanto ho detto riguardo alle finanze, conviene che lo dica riguardo ai contribuenti. Io già non posso separare i produttori dai consumatori, e così non posso separare i lavoratori dai contribuenti. Pur troppo col nostro sistema tributario nulla sfugge all'imposta, la quale

colpisce egualmente *pauperum tabernas re-gumque turres.*

Ma cosa sono i carpentieri, i fonditori, i calafati, i fabbri, falegnami, cordai, canepai, i pittori e tutti coloro che vivono delle costruzioni navali?

E che cosa sono i 200 mila marinai, iscritti, fior fiore della virilità e del coraggio nazionale?

Havvi un proverbio che appresi dal *Bollettino Consolare* degli Stati Uniti, un proverbio inglese assai popolare in Inghilterra, che per dar lode ai marinai italiani ed alla loro frugalità dice che un italiano in mare vive di biscotto e straccianti.

E che cosa sono le melanconiche squadre di emigranti costrette a ricoverarsi sotto bandiera straniera?

Che cosa sono i 1500 capitani marittimi senza navi, e a cui facemmo sospirare il mare nelle nostre scuole?

Che cosa sono i nostri cantieri da Ventimiglia a Livorno e al Sud, dove sebbene adesso quasi deserti, si possono tuttavia costruire velieri da due tonnellate fino ai piroscafi di 4000 tonnellate, con ingegneri, con meccanici, con operai italiani a nessun altri secondi?

Ecco come secondo me va giudicato il presente disegno di legge, con criterî più alti, più generali, e dirò anche più generosi che non siano quelli dei nostri oppositori.

Ciò non toglie però che il Senato non debba accogliere con grande riconoscenza i moniti finanziari dell'onor. Saracco.

Un giorno si è detto il Senato essere un grande potere moderatore; ed alla vigilia dell'abolizione del corso forzoso, esso infatti ha dato severi moniti al Governo sulle conseguenze temibili dell'ardito passo. Un severo controllo accompagnò e segue oggi l'operazione; e sta bene. Ma, ancora una volta, qual'è l'unico mezzo per fare entrare l'oro in Italia e sostituire la carta? No, certo il prestito, nè il controllo, si bene la produzione ed il commercio nazionale. Ottima cosa il controllo; ma quando io penso che in dieci mesi abbiamo uno sbilancio di quasi mezzo miliardo fra importazione ed esportazione, mi dico che un tale controllo avrà poca efficacia, se non concorre l'attività della produzione e del commercio nazionale a prestare i mezzi prima per redimerci economicamente, poscia per sal-

vare il paese dai pericoli della sua anemia monetaria.

Io aveva recato con me il discorso dell'onorevole Ministro delle Finanze del due maggio 1885 alla Camera dei Deputati, onde riferirne alcuni passaggi al Senato per confortarmi nei miei argomenti; ma non voglio tediare troppo a lungo la pazienza dei miei egregi Colleghi. Dirò soltanto che se fosse proprio vero che il potere moderatore del Senato si esercitasse sempre e vigorosamente, come portano gli ordini costituzionali, non sarei io certamente che vorrei venirvi meno.

Difatti quando assisto a progetti di legge che l'animo mio non mi consente di votare perchè mi paiono nocivi alla cosa pubblica, e non necessari politicamente, io parlo contro e voto contro, per quanto su quei banchi del Ministero siedano dei miei distinti amici. Quello che non mi saprei spiegare è un contegno contrario, quale mi è dato spesso notare in altri che poi non votano come me.

Attaccare con finezza d'analisi degna di ammirazione, con dialettica tagliente, financo con ironia spiritosa, attaccare quasi tutti i capitoli di finanza, rilevarne le nascoste parti ed i modi e poi condita ogni critica con laudi personali d'altri tempi, ed approvare poscia capitoli e spese ed ogni altra cosa col proprio voto; questo è quanto nella mia semplicità non arrivo a comprendere.

Per esercitare il potere moderatore a questa maniera, ripeto, occorrerebbero altri tempi, altre condizioni che non sono le nostre, così poco accademiche, mi sia permesso di dirlo, talvolta anche poco rassicuranti, in fatto di finanza. Tra il veto obbligatorio dei bilanci e l'approvazione incondizionata, il potere moderatore del Senato potrebbe esercitarsi con maggiore efficacia.

E qui io avrei finito, e l'avrei col dire che anche sotto l'aspetto della finanza, e per gli effetti che sulla medesima sarà per avere il presente progetto di legge, io lo voterò con piena coscienza; ma prima di chiudere mi sia permessa una riflessione che secondo me ha la sua importanza.

Il fatto più singolare di questa discussione è quello di vedere oppositori i più caldi amici del Ministero.

Mentre questo fatto onora la loro indipen-

denza, porge anche il destro al Ministro di separare da essi, nelle questioni di economia e di finanza, la propria sorte, conscio del detto: « Dagli amici mi guardi Iddio ».

Non è che io possa creder quei valorosi atleti estenuati dalla vittoria delle Convenzioni, che di ben altri trionfi sono capaci. Ma o io mi inganno grandemente, o i loro sistemi menano alla contraddizione. Conducono a quella politica, che io ora non voglio delineare, ma della quale forse parlerò all'art. 15 del progetto di legge per la Convenzione marittima colla Francia. Obbligano il Governo, qua all'affermazione di un principio, là alla negazione, dove seguendo una tesi, dove propugnando una antitesi, ora con premesse teoriche, ora con riserve dommatiche, sacrificando alle esigenze che i francesi chiamano di opportunità, e così vivere la piccola politica che fa debole il Governo e più debole la finanza.

Ne abbiamo avuto anche un saggio nella opposizione al restauro della marina mercantile, restauro combattuto con argomenti relativamente piccini, specialmente dopo l'inchiesta parlamentare che è un monumento di sapienza, di patriottismo, e di verità.

Udite, o signori Senatori: con coraggio inaudito per un popolo giovane, che non aveva, come ancora non ha fatti risparmi, e con una buona fede che è la migliore guarentigia di una politica di pace all'Europa liberale, noi forammo le Alpi, ne sopportammo la massima parte della spesa, e gli esteri ne trassero il profitto maggiore.

Non è ora una vera contraddizione e più che contraddizione insipienza, il volere arrestare i servizi cumulativi dei treni quando arrivano al mare, o peggio, chiamare gli esteri a riprenderli dalle nostre coste? Non è, come il Ministro Brin potè dire alla Camera elettiva, il forare le Alpi e lasciar perire la marina mercantile una vera madornale contraddizione?

Infatti votare con una mano milioni e milioni per la linea del Gottardo, e appena la ferrovia è terminata, scrivere con l'altra « le delusioni dei valichi Alpini » equivale a cantare l'Italia anello fra l'Oriente e l'Occidente e sopprimere la marina mercantile.

Prima che si forassero le Alpi i cosmopoliti italiani gridavano che attraverso i *tunnels* avevano a passare le grandi idee dell'umanità e

della fratellanza dei popoli. Ebbene il principe di Bismarck, vi infilò frattanto i ferri, i carboni, la carta, le chincaglierie e *camellotte* a più non posso e tutti gli articoli di esportazione, e per fare la concorrenza contro il Moncenisio, non esitò a tagliare per giunta i treni del Brennero e della Pontebba. E in Italia che avviene? Noi fummo illuminati è vero di nuove e stupende teorie umanitarie, ma le nostre tariffe tra la penisola e la Sardegna sono più alte che le tariffe fra l'India e l'Italia, e tra l'America e l'Italia.

Ed ora si aprirà l'istmo di Corinto con la marina mercantile nello stato in cui si trova? E poi con il taglio di Panama saremo avvicinati di 10,000 miglia alle coste del Pacifico con la marina mercantile come si trova? E mentre gli altri Stati si aiutano anche con i canali interni che la nostra posizione geografica non ci permette di avere, noi distruggeremo anche la nostra marina?

Sono questi, o Signori, i fasti della nostra politica liberista, messa al confronto della politica marinaresca del mondo intiero; quella stessa politica vagheggiata fin dal 1860 dal Conte di Cavour e lodata anche da Quintino Sella, che pur lamentava gli ozii della marina di guerra. E questa è la politica che produce le contraddizioni e le antinomie, che v'ho narrate, nei principî di Governo, quando il Governo trascinato, trascina alla sua volta. Imperocchè coloro che oppugnano i premi, sono gli stessi che oppugnano i dazi sui cereali e qualunque specie di protezione. Laonde il Governo distaccandosi in questa legge dai suoi amici, io dico che dà prova di molto buon senso politico.

In questa stessa legge dapprima, e ciò gli fu rimproverato dall'onorevole Brioschi, il Governo aveva combattuto i premi per propugnare oltre la franchigia delle materie per le costruzioni, la soppressione della tassa di ricchezza mobile, nonchè l'esenzione di altre formalità come diceva l'onorevole Brioschi. Poi negando tutto questo per propugnare i premi, si avvide forse dove lo avrebbero trascinato gli amici suoi, nella via cioè dell'ingiustizia; giacchè avreste dovuto accordare ad una parte dell'attività nazionale degli sgravi che non avreste potuto fare all'altra.

Questo progetto, come ho detto fin dalle prime parole veste per me il carattere dell'equità as-

sai meglio che non lo vestiva quello del 1883, lodato dall'onorevole Brioschi.

L'onorevole Magliani legittima i premi col l'ortodossia economica, dicendo: la marina mercantile è un'industria naturale all'Italia. Eh! via, la scuola sua di Firenze insegnava il contrario sulle industrie naturali!

Non si hanno a daziare gli aranci, qual prodotto più naturale? Eppure è venuto un giorno in cui l'onorevole Magliani ha consentito a mettere un dazio di 14 lire sugli oli, e si diede così il primo colpo a quelle miscele dei punti franchi volute e inaugurate in nome della libertà e prosperità commerciale della nazione.

Dando premi alla marina, disse l'onorevole Ministro delle Finanze. « Mai soccorso di Stato fu più di questo legittimo, per cui siamo e rimaniamo in un campo perfettamente ortodosso ». Così disse l'onorevole Magliani ed aggiunse: « Non dando premi alla marina, la si porrebbe fuori del diritto comune. » Perchè, onorevole Magliani? Perchè? Uditelo! « Il diritto comune è oggimai il diritto della difesa doganale. »

Sono parole preziose che tolgo dagli Atti parlamentari e di cui sta bene tener conto. Salto a piè pari la discussione passata sui dazi pei cereali, nonchè il silenzio del Governo sulle ripetute osservazioni dell'onorevole Lucca, e vengo ad altri fatti. Ben triste è l'insegnamento, che ci vien dato dalle statistiche del movimento commerciale! Questi sintomi di ravvedimento nella politica economica del Governo io spero che traspariranno, se non dalla Relazione, dalle discussioni che avranno luogo sul cosiddetto *omnibus finanziario*. Non vede già il Governo, non vede il Parlamento, non vede il Paese che oggimai le risorse ultime (dico ultime non in senso sinistro) sono per noi, pur troppo, solo nelle dogane? Chiamateli pure dazi suntuari, o dazi fiscali; sono sempre dazi doganali e le dogane, a cui ricorrete, sono quelle che danno anche oggi un reddito il meno lamentato. Infatti nell'*omnibus finanziario* che altro se non le dogane fanno la prima figura?

Io ho finito; senz'alcun vanto posso affermare che la causa della marina mercantile mi era a cuore nel 1876 quando combattei i punti franchi che ai miei amici genovesi parevano allora una panacea; il Deputato Palizzolo 9 anni dopo, cioè in aprile ultimo scorso ebbe a dire che, portati in trionfo dai liberisti; i punti franchi non ser-

SESSIONE DEL 1882-83-84-85 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 27 NOVEMBRE 1885

virono che al *tripotage* delle materie prime e crebbero la miseria comune. Forse ci è esagerazione in queste parole, ma hanno il loro significato.

Io ho predetto i premi fino dal 15 novembre 1879 nella *Nuova Antologia*, e li ho predetti al Senato nel 1881, quando abbiamo nominato i Commissari per l'Inchiesta sulla marina mercantile. Leggere si può dagli Atti parlamentari di allora queste mie precise parole:

« Saranno i liberisti della vigilia quelli che domanderanno la protezione ».

Ecco che io fui facile profeta; gli avvenimenti mi diedero ragione, ma abbiamo frattanto pur troppo la marina mercantile quasi disfatta. Ora in un altro campo, cioè in quello dell'agricoltura nazionale, io figuro come il Cireneo dei liberisti, oggetto di attacco anche dell'onorevole Saracco, sotto i colpi spesso del Governo, specie del mio amico il Ministro di Agricoltura e Commercio, e di quanti si lasciano influenzare e ispirare dal Governo.

Ebbene; che ai dazi sui cereali ci verremo è fuor di dubbio....

Senatore SARACCO. Siamo sulla buona via.

Senatore ROSSI A... Desidero soltanto che i dazi non arrivino come i premi per la marina ad agricoltura quasi disfatta.

PRESIDENTE. Ha la parola il Senatore Casaretto.

Senatore CASARETTO. Io veramente non avevo alcuna intenzione di prendere la parola su questo progetto di legge che stiamo discutendo.

Ho domandato la parola, forse inopportuna-mente, per rilevare un'allusione cortese, ma un po' maliziosa, dell'onorevole Brioschi e per dimostrargli che anche inopportuna, era la sua allusione. Giacchè ho la parola però, credo mi convenga dire qualche cosa anche sulla materia, quantunque non abbia punto intenzione di trattare a fondo questa questione.

Le obiezioni che sono state fatte alla legge mi sembra si riassumano in due cose: La marina mercantile è prospera, i premi son dati per incoraggiare una industria artificiale, sono contrari ai sani principi della pubblica economia.

La marina è prospera, diceva l'onorevole Saracco, e lo provava con cifre e con statistiche.

Per verità, per me fu questa una grande sorpresa, fu una vera rivelazione.

Ma dunque questi clamori che si levano non già in Italia ma in tutto il mondo, questi clamori che stanno ad indicare la crisi della marina mercantile sono illusioni?

I cantieri deserti dove cresce l'erba, come diceva l'onorevole Saracco, riportando una frase della Relazione della Commissione sull'Inchiesta della marina mercantile, ma sono stati veduti da uomini ciechi?

Gli armatori che esibiscono in vendita i loro bastimenti, pur tenendo conto dell'ammortizzamento del tempo trascorso, con metà e più di ribasso, sono costoro gente che non conoscono i loro interessi?

La riunione degli armatori inglesi (che vi ha rammentato poco fa l'onorevole Senatore Rossi, per tenere in disarmo il quarto del loro effettivo di marina) ma è stata fatta da gente anche questa cieca che non conosce i propri interessi?

Io credo che l'onorevole Saracco con le sue cifre avrà convinto questa illusa opinione universale, mondiale.

I RIBASSI DEI NOLI.

Da circa 70 scellini che era il nolo normale, per esempio, del riso di Birmania, condotto in Inghilterra, scese a circa 30 scellini; i noli dei grani da 3 franchi la carica dal Mar Nero condotti in Francia scesero a una lira. Questi ribassi dei noli sono tutte illusioni.

Il mondo deve convincersi che questa è stata una grande mistificazione.

Eppure l'onorevole Saracco vi ha portato le statistiche esatte che potete riscontrare. Ma le statistiche per sapere quello che dicono bisogna anche interpretarle, se no, non dicono nulla. Ora, l'aumento della marineria, o la poca diminuzione accaduta negli ultimi anni, non è dovuta punto al ribasso dei noli, è dovuta ai buoni noli anteriori, perciocchè voi sapete che tutte le industrie, quando accadono non solo delle crisi, ma anche dei rivolgimenti, le industrie continuano per un certo lasso di tempo a lavorare anche a perdita. Le abitudini, la ripugnanza ad abbandonare i capitali impegnati, le illusioni che gli industriali si fanno, tutto contribuisce a far sì che si continua a lavorare in perdita.

Nessuna meraviglia quindi che sia successo

lo stesso per la industria marittima. Aggiungete che delle crisi marinare ne sono successe molte, e come avviene in tutte le industrie, queste crisi sono poi cessate. Quindi gli armatori potevano benissimo illudersi che fosse una di quelle crisi prodotte da un momentaneo ristagno negli affari e che poi avrebbe presto avuto a cessare, e quindi profittavano del ribasso dei prezzi di costruzione per continuare a fabbricare. Ma s'illudevano grandemente, imperciocchè questa non è una crisi prodotta da ristagno d'affari, questa è una crisi prodotta dalla troppa abbondanza del tonnello, abbondanza che è venuta dal desiderio appunto di rifarsi della diminuzione dei noli con ingrandire smisuratamente i bastimenti sia a vela, sia a vapore.

Questo rimedio che avrebbe giovato ad ognuno individualmente, fatto da tutti, ha peggiorato la situazione e la rese stabile e duratura per molto tempo, e tanto più duratura in quantochè non si tratta più dei bastimenti in legno ma si tratta dei bastimenti in ferro in parte anche per quelli a vela; giacchè siccome si è voluto esagerare tanto le dimensioni dei bastimenti, si è pur dovuto abbandonare il legno per ricorrere al ferro.

Ora i bastimenti in ferro durano molto; se fossero solamente in legno e a vela, non avreste che ad aspettare forse una diecina d'anni e la crisi sarebbe passata.

Ma colla costruzione in ferro la crisi durerà molto tempo.

A queste ragioni aggiungetene un'altra. Dalle cifre stesse dell'onorevole Saracco risulta che realmente nella navigazione a vela vi è stata una diminuzione.

È cresciuta la navigazione a vapore.

Or bene vi è una circostanza particolare; noi avevamo una linea speciale che non si poteva esercitare che coi vapori, e che per qualche tempo perdurava ancora a dare degli utili a cagione della grande emigrazione che si era sviluppata.

Quindi si sono formate delle Società a vapore per il servizio appunto di questa emigrazione; quindi aumento di tonnello nella marina a vapore. Ma poi la crisi mondiale del ribasso dei noli ha spinto sopra l'Italia la concorrenza dei vapori stranieri; questa concorrenza ha ribassato i noli anche dei passeggeri;

quindi invece di guadagnare, le nuove Società perdevano. Quindi è venuta la famosa dedizione di queste Società alla Società generale, la quale coll'appoggio dei sussidi molto forti che dà il Governo, ha potuto accoglierle fidando anche sull'avvenire che in questo modo si presenterebbe, quando si faranno le nuove convenzioni, sola, senza concorrenti, ed avrebbe potuto a questo modo dare la ragione o il pretesto al Governo di accordarle altri sussidi.

Queste sono le vere ragioni che spiegano la non totale perdita della nostra marina; e che spiegherebbero anche l'aumento della marina stessa. Aggiungete che la crisi è andata crescendo anche negli ultimi tempi. Ancora un anno fa, i noli che vi citava, di Birmania, erano a 50 scellini; ora sono a 30 o meno, secondo l'on. Rossi.

I noli del grano, come vi ho detto, non pagano le spese dei porti; il nolo di cotone, di Bombay, a 15 scellini, non riesce a pagare le spese di entrata e ritorno del Canale di Suez.

Adunque la crisi è andata crescendo. Sono pochi giorni che io parlando con un incaricato di liquidare il patrimonio di un grosso armatore, decesso, lasciando un patrimonio in deficienza, mi diceva che aveva avuto da liquidare 18 bastimenti; l'anno scorso ne liquidò 14, con perizia, a prezzi di ribasso, come portava la crisi; però, su questo prezzo di ribasso, era riuscito ad avere un piccolo beneficio; ed ora non riesce a vendere i rimanenti 4, che non potè vendere l'anno scorso perchè si trovavano viaggianti, al 40 % di ribasso.

Questa è la floridezza della marina mercantile.

Il Senatore Brioschi ricorreva poi ad altri argomenti: egli diceva, noi s'incoraggia un'industria artificiale, e con i premi si va contro i sani principi economici.

S'incoraggia un'industria artificiale? Ma io ricordo invece che l'Italia poco tempo fa pareggiava di tonnello la Francia, seppure non la superava, eppure ha meno di $\frac{1}{4}$ del grande commercio internazionale francese.

Dunque la marina italiana eccedeva di molto i bisogni del movimento commerciale nazionale.

La marina italiana divideva colla greca tutto il grande commercio delle granaglie di Marsiglia, malgrado i diritti differenziali che la Francia manteneva a vantaggio della propria marina. Io ricordo che la miglior parte del

naviglio italiano era destinato a condurre i grani dal Mar Nero all'Inghilterra, i risi dalla Birmania all'Inghilterra, i guani dal Perù all'Inghilterra.

Il naviglio italiano era quindi esuberante al commercio nazionale, e non solo teneva concorrenza collo straniero in casa propria, ma portava la guerra in casa della più grande nazione marittima che sia al mondo, l'Inghilterra.

E questa voi la chiamate industria artificiale? Per verità io credo che se vi è un'industria connaturale all'Italia sia appunto quella della marina.

Senatore BRIOSCHI. Domando la parola.

Senatore CASARETTO. Sono le precise parole che ho trovate scritte.

Senatore BRIOSCHI. Ho detto: *artificialmente un'industria*.

Senatore CASARETTO. Mi pare che sia lo stesso. I premi poi secondo l'onorevole Brioschi sarebbero contrari ai buoni e sani principi dell'economia nazionale. Qui permettetemi che io mi diffonda un istante. Io fino dalla mia prima gioventù sono stato fautore dei sani principi economici, e non vorrò certo disdirmi in vecchiaia. Sono quindi stato fautore anche del libero scambio, ma non esagerato. Io credo che nessuno dei liberi scambisti contraddica a che ai confini dello Stato si metta un dazio sulle merci estere, e io lo credo giustificato dai buoni principi economici: e ne dirò in breve la ragione.

Quando un consumatore consuma un prodotto lavorato in paese, non paga solo le spese pure di produzione del prodotto stesso, ma anche le tasse dirette e indirette che i cittadini italiani pagano allo Stato o per dir più esatto, le tasse restano comprese nelle spese di produzione.

Ora, se non ci fosse questo dazio compensatore alla frontiera che avverrebbe? Avverrebbe che il prodotto nazionale pagherebbe le spese pel mantenimento del Governo, mentre il prodotto estero non le pagherebbe, e quindi il contribuente italiano dovrebbe supplire con altre tasse alla deficienza. Vi sarebbe in tal caso una protezione inversa a favore dei prodotti stranieri.

Io quindi, ripeto, trovo giustificato dai sani principi economici, dentro una certa misura, il sistema dei dazi alla frontiera. Da questa premessa ne segue un'altra. Se voi mettete un

dazio ad un'industria, che chiamerò protettore, per intenderci, cioè un dazio di protezione alla frontiera, e non lo mettete ad un'altra, voi commettete un atto ingiusto non solo, ma un atto antieconomico, imperocchè il Governo che è incompetente di giudicare questa materia, spinge i capitali a rivolgersi piuttosto ad una industria che ad un'altra, e rischia in quel caso incoraggiare veramente un'industria artificiale. Quindi nei dazi di frontiera vi ha da essere una piena perequazione; tutte le industrie hanno da essere protette in modo eguale.

Or bene, l'industria marittima, fra tutte le industrie propriamente dette, è la sola che non abbia protezione, e parmi che quest'argomento sia già stato accennato dall'onorevole Senatore Marescotti.

È la sola che non abbia protezione, dappoi- ché si esercita al di là della frontiera doganale. In altri tempi si suppliva a questo coi diritti differenziali.

Voi conoscete il famoso atto di navigazione inglese seguito da tutti gli altri Stati.

Ma ora questo genere di protezione è reso impossibile.

Io ricordo che quando nel regno Subalpino è stato inaugurato il principio del libero scambio, l'industria sulla quale prima si volle fare l'esperimento dell'applicazione del sistema fu appunto quella della marina; si abolirono i diritti differenziali.

Ebbene, cosa strana, mentre tutte le altre industrie a misura che non si abolivano, ma si diminuivano i dazi protettori, reclamavano, come del resto era naturale, l'industria della marina non ha mosso un lagno. E quando le leggi subalpine furono estese a tutta l'Italia anche allora non avete punto inteso lagnanze dalla marina. Ora disgraziatamente le cose sono giunte ad un punto in cui la marina non può più vivere. Quindi reclami; e per che cosa? Essa reclama la perequazione.

Reclama che quella protezione che voi date alle altre industrie sotto altra forma, sia data sotto questa forma diversa alla marina mercantile. Per verità io avrei desiderato che si fosse scelta un'altra via, per esempio, che si fossero accordati tutti gli Stati d'Europa a mettere dei diritti differenziali sulla marina di Francia che aveva stabiliti i premi; ma questo non si potè fare, e quindi mi pare che questo

sistema dei premi per la marina sia equo, e non leda punto i sani principî della economia, perchè non è che l'equivalente dei dazi di protezione stabiliti per tutte le altre industrie.

Aggiungete altre considerazioni che in parte sono già state accennate. La marina mercantile è la ferrovia continuata, è il ponte su cui passano l'esportazioni dei prodotti nazionali e giova quindi alle altre industrie. Aggiungete le considerazioni politiche. Tutti gli Stati mettono un certo amor proprio, che è poi fondato sul proprio interesse, nel vedere la loro bandiera sventolare in tutti i mari. È una questione d'amor proprio se volete, ma anche gli Stati hanno il loro, e disgraziatamente spesso a questo amor proprio esagerato sacrificano ben altri interessi. Altro interesse politico è la marina militare. Convengo che col vapore non ha più tutta l'importanza di una volta il gran numero dei marinai; ma pure ciò non cessa di avere una certa importanza.

L'on. Saracco ha portato l'opinione del Ministro della guerra francese. Essa andrebbe vagliata, ma ad ogni modo io gli rammento che considerando le guerre marittime tra la Francia e l'Inghilterra voi troverete che le fregate inglesi quantunque equipaggiate con molto minor numero di marinai manovravano meglio e vincevano gloriose battaglie. E questo a che cosa si doveva? Si doveva ad una marina mercantile molto numerosa, la quale disponeva di molti equipaggi capaci di lottare sul mare, mentre la Francia difettava di marinai ed era obbligata ad impiegare nella marina da guerra uomini di terra, che non avevano mai navigato, che non avevano secondo l'espressione riportata dall'onorevole Saracco il piede e lo stomaco marino.

Io, a dir vero, amo molto la marina militare, e desidero di poterla ingrandire, desidero che venga un giorno, disgraziatamente ancor lontano, che la nostra marina militare possa parreggiarsi con le altre grandi marine.

Differisco da molti, anzi dirò quasi da tutti in questo, che, cioè, io desidero che le spese che si stanziavano per la marina militare, non vadano a scapito dell'esercito. Io credo che noi non dovremmo pretendere di avere una grande marina se non quando avremo completato il nostro esercito, il quale è il principale, il più efficace difensore della patria; su questa mia

opinione non mi diffonderò, perchè mi porterebbe troppo lungi, e perchè l'ho trattata altre volte nel Parlamento.

Questa mia opinione però non è punto divisa da altri.

L'Italia veggo che desidera spendere molti milioni nella marina militare, anche a scapito dell'esercito.

Dalle considerazioni che io ho fatte, risulta che se la marina mercantile non ha più tutta l'importanza che aveva una volta per la marina, pur tuttavia ne ha sempre molta.

Dunque io credo che questi premi siano utili e non li stimo molto contrari ai sani principî economici. Ma sapete qual'è la proposta veramente contraria ai sani principî economici?

Quella degli onorevoli Saracco e Brioschi, e cioè di dare i premi soltanto alla marina a vapore e non alla marina a vela. E che sia contraria ai sani principî ve ne ho dette le ragioni, perchè tutte le industrie devono essere pareggiate, perchè il Governo è incompetente a giudicare quale sia la buona e quale la cattiva delle industrie; perchè, se voi darete i premi ad ambedue le marine e lascerete fare agli armatori, sapran bene essi vedere quale delle due marine è più profittevole; e se troveranno che la marina a vapore dà maggiori utili, trascureranno quella a vela e verranno a cercarvi i premi per la marina a vapore, mentre lasceranno cadere quelli per la vela.

E qui noto una contraddizione. L'onorevole Saracco diceva che la marina a vela è condannata; e poi faceva la previsione che avrebbe l'enorme aumento di 300 mila tonnellate. Io non la credo punto condannata, e divido l'opinione dell'onorevole Rossi, che cioè la marina a vela avrà sempre il suo compito, tanto più che la crisi marinara non si aggrava sopra la vela solamente...

Se Messene piange Sparta non ride!

Io che sono stato per lunghissimi anni armatore di bastimenti a vela, ed anche amministratore di bastimenti a vapore (e badate che ora fortunatamente non lo sono più e quindi non ho alcun interesse diretto nè indiretto nella marina e la mia parola è oggimai indipendente), ebbene io vi affermo, o Signori, che se dovessi scegliere fra la vela ed il vapore io sceglierei

la vela; e non credo affatto che sia giunta la sua fine; vi saranno sempre dei commerci che reclameranno l'uso dei bastimenti a vela.

Ad ogni modo, siate certi che gli armatori decideranno essi quale delle due marine loro convenga meglio. Ma intanto permettetemi che io riprenda ancora un momento il filo del mio discorso sulla questione dell'importanza che può avere questa legge sull'avvenire della marina mercantile.

Io non credo veramente che questi premi possano far fiorire di molto la marina; sono troppo tenui, appena la metà di quel che dà la Francia. La crisi, come vi ho detto, si è aggravata di molto, ed io credo che questi premi basteranno appena a mantenere le tradizioni della marina; ma sarà già molto perchè la marina non è una di quelle industrie che si possa smettere e ripigliare da un momento all'altro; è una di quelle industrie che per formarle ci vogliono degli anni ed alle volte dei secoli. Una volta che noi l'avessimo lasciata cadere intieramente, quando poi se ne avesse bisogno, quando si dovesse avere una grande marina militare, come anche io desidero si abbia col tempo, in allora sarebbe molto difficile rialzarla in breve tempo.

Quindi questi premi almeno serviranno a mantenere le preziose tradizioni marinesche dell'Italia, per la quale industria, come vi ho detto, essa è eminentemente portata. Ma l'onorevole Brioschi faceva un'allusione, quando diceva che egli sperava che io avrei tuonato contro il monopolio. Mio Dio! L'onorevole Brioschi ha proprio ragione! Se questa legge fosse stata votata lo scorso anno, avrebbe avuto un effetto contrario al monopolio, perchè i sussidi dati allora alle Società di navigazione esistenti, le avrebbero messe in grado di continuare a vivere di vita propria, mentre con questo ritardo hanno dovuto sottometersi alla Società di navigazione generale.

Ora la maggior parte di questi sussidi andrà alla Società generale di navigazione; e il monopolio si formerà. Ma però si formerà soltanto se il Governo vorrà. Il Governo può fin d'ora esercitare, se vuole, una forte sorveglianza alla Società generale di navigazione, onde, per esempio, non faccia come faceva la guerra al commercio italiano, favorendo i commerci delle piazze straniere a danno delle piazze italiane; può richiamarla a tutti i doveri che gl'incom-

bono. Obbligarla, per esempio, a tenere i buoni piroscafi sulle linee sussidiate.

Ci sarebbe poi un rimedio che si potrebbe stabilire in questa stessa legge; basterebbe dire che le navigazioni sussidiate non dovranno partecipare ai premi, e la cosa sarebbe giusta.

Il Governo dà i sussidi per scopi speciali, determinati; e può benissimo imporre che il compito di queste Società non oltrepassi l'orbita assegnata, quando ha dato il sussidio. Ma anche senza provvedere per ora, il Governo può fra breve provvedervi, anzi lo deve.

Fra brevi anni saranno in scadenza le Convenzioni marittime. Il Governo deve nelle future Convenzioni provvedere che siano meglio precisati e meglio osservati i patti; non deve dare sussidi esuberanti come ha fatto in passato, e come ho potuto constatare io con mano sicura, che il Governo aveva dato sussidi tre volte superiori di quello che erano necessari, di quello che altre Società erano disposte ad esigere. Può anche seguire un'altra via, la via ora incominciata dall'Inghilterra, la quale invece di dare sussidi per una data linea, paga i trasporti che le importa di fare, e mette all'asta i prezzi di questi trasporti; può se non vuole il monopolio, dividere le linee in diverse Compagnie: questo lo può, lo deve fare, perchè non deve promuovere legalmente i monopoli.

Certamente deve ancora fare un'altra cosa importantissima, bandire cioè, la gara tre anni prima che scadano le Convenzioni in vigore, perchè non deve aspettare all'ultima ora, e deve lasciare il tempo che le Società si formino; deve dare il tempo che queste Società possano procurarsi il materiale.

Certamente poi se il Governo non vorrà far nulla di tutto questo, se vorrà proteggere i monopoli, se vorrà aspettare a dare all'ultima ora i sussidi per avere il pretesto di dire che non c'erano altri concorrenti, allora mio Dio, l'onorevole Brioschi avrà proprio ragione, ed io rincarerò sulla sua dose.

Io qualche mese scorso ho dimostrato come con gli esuberanti sussidi la Società generale allontanava ogni concorrenza dalla Sardegna, e vi ho detto come la Società generale aveva messo in istato di blocco la stessa isola di Sardegna.

Ebbene, ora vi dico che se si continuerà sulla via dei monopoli non si contenterà più la So-

SESSIONE DEL 1882-83-84-85 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 27 NOVEMBRE 1885

cietà generale, o qualunque Società essa sia. Ingrandendosi il monopolio, esso metterà in istato di blocco tutte quante le coste d'Italia.

Avremo questo mostruoso fatto, che una nazione di 30,000,000 d'abitanti con i famosi tanto decantati 6000 chilometri di spiaggia non avrà per tutta la sua navigazione a vapore che una sola Società. Ma se queste cose che spero non avvengano, avvenissero, se il Governo, sostenuto dal Parlamento è deciso ad incoraggiare i monopoli; qualunque sia il mio voto, non si avrebbe modo di arrestarli. Ma io non ne avrò colpa, poichè fin d'ora ho messo sull'avviso il Governo.

Se qualcuno ha dato l'esempio di proteggere i monopoli non sono stato io certo e mi permetta l'onorevole Brioschi con tutta la reverenza che ho per l'altrui opinione e alle cose giudicate, mi permetta che gli rinvi la sua cor-

tese allusione, e gli dica che di questo esempio saranno piuttosto colpevoli coloro i quali hanno sostenuto il più grande, il più grosso, il più universale, il più disastroso monopolio che è quello delle ferrovie. E questa tarda resipiscenza, questo postumo orrore dei monopoli mi permetta che io dica che è fuor di luogo, che è tardivo, che è vano.

PRESIDENTE. Prima di sciogliere la seduta e rinviare a domani il seguito della discussione, ho il dolore di annunziare al Senato che il conte Senatore Maffei è spirato all'una e mezza pomeridiane di oggi.

Mi riservo a domani di farne la commemorazione.

Domani avranno la parola gli onorevoli Senatori Deodati e Brioschi.

La seduta è sciolta (ore 5 e 20).

