

## CLXXVII.

## TORNATA DEL 30 NOVEMBRE 1885

## Presidenza del Presidente DURANDO.

**Sommario.** — *Commemorazione del Senatore Ponzi — Parole del Ministro dell'Istruzione Pubblica — Convalidazione della nomina a Senatore del comm. Valsecchi — Seguito della discussione del disegno di legge per provvedimenti riguardo alla marina mercantile — Discorso del Senatore Boccardo — Considerazioni del Senatore Brioschi — Discorso del Senatore Deodati — Osservazioni del Senatore Rossi. A.*

La seduta è aperta alle ore 2 e 35.

Sono presenti i Ministri della Marina e degli Affari Esteri; più tardi intervengono il Presidente del Consiglio ed i Ministri della Istruzione Pubblica, delle Finanze e dell'Agricoltura, Industria e Commercio.

Il Senatore, *Segretario*, VERGA, C. dà lettura del processo verbale dell'ultima tornata, che viene approvato.

**Commemorazione  
del Senatore Giuseppe Ponzi.**

PRÉSIDENTE. Onorevoli Colleghi.

Ho il dolore di annunziarvi un'altra grave perdita fatta dal Senato. Sulle prime ore di questa mattina cessava di vivere in Roma, dove era nato nel 1805, il professore commendatore Giuseppe Ponzi. Percorse da giovinetto gli studi e conseguì la laurea in medicina, nell'Università di Roma dove segnalatosi ottenne la cattedra di anatomia e fisiologia comparata. Intraprese poscia a coltivare con particolare amore la geologia, e fatta una pregiata e scelta collezione di minerali la cedè al Governo a condizione che fosse istituita nell'Università di

Roma una cattedra di geologia, lo che avvenne ed egli fu il primo a reggere quella cattedra. Dopo installato il Governo Italiano a Roma venne eletto fra i primi consiglieri comunali e membro della Commissione per il bonificamento dell'agro romano. Pubblicò parecchi lavori importanti in materia geologica. Per le sue distinte doti era fregiato della decorazione del merito civile. Era membro di parecchi corpi scientifici, fra cui dell'Accademia dei Lincei. Era Senatore del Regno dal 1° dicembre 1870.

Deplorando oggi vivamente la perdita che ha fatto il Senato mi riservo di intervenire con voi domani al trasporto della salma del nostro compianto Collega per rendergli l'ultimo tributo d'onore.

Avrò l'onore di annunziare al Senato l'ora in cui avrà luogo il funerale appena essa mi sarà nota.

Il signor Ministro della Pubblica Istruzione ha la parola.

COPPINO, *Ministro della Pubblica Istruzione.* Signori Senatori. Ieri Parte, oggi la scienza deplorano che uno degli onorandi stalli in mezzo a voi sia rimasto vuoto.

Il professore Ponzi nella vita sua lunga ha

dimostrato due cose: come difficoltà di tempi non possa nuocere all'operosa pertinacia dell'ingegno, e come da questa operosa pertinacia dell'ingegno si acquisti non solo la fama, ma altresì si ottenga la giustizia, e in mezzo ai dissensi politici e alle disapprovazioni che furono così facili per gli anni tormentosi che afflissero l'Italia, si possa ispirare rispetto di sé agli avversari e ottenere quegli uffici dai quali pareva dovesse allontanare il libero e generoso amore della ricerca del Vero. Ma la lunga vita del professor Ponzi ha dimostrato ancora un'altra cosa: come agli uomini sinceramente dediti allo studio e nulla chiedenti se non le nobili e sublimi consolazioni del Vero, non la patria soltanto, ma quanti sono pel mondo animi eletti, rendono giustizia ed omaggio. Egli fu riputato e chiaro non solo tra noi, ma fuori, ed allorché un sorriso di tempi nuovi poté permettere che il valore fosse giudicato per sé, indipendentemente da qualsiasi altra considerazione e più riputata di tutte fu la religione del Vero, egli presiedeva i nuovi Lincei. Credo che nelle vicende, di questa Accademia stia un grande onore suo.

Egli sentì ed accolse lo spirito dell'Italia nova, e intravide la grande missione dei tempi civili consistere nel progresso della scienza; e così scorse, o risorse, certo si costituì sul più nobile ceppo dell'Accademia già stata famosa, la novella a cui il tempo futuro non solo offre speranza di maggiori successi, ma il giorno d'oggi già segnala all'amore e al rispetto.

Nobile centro delle elette intelligenze nazionali vorrà attestare come il presente indirizzo e l'ambizione generosa della patria nostra tutta si rivolga alle pacifiche ma tanto più feconde conquiste del vero.

Il prof. Ponzi dalla cura dei malati, passò alla considerazione delle grandi leggi della natura, ed acquistò fama principalmente negli studi geologici. Nato in questa Roma sulla cui storia si esercita la memoria della fanciullezza e della gioventù di tutti i figli delle civili nazioni; nato in questa Roma dove tutti coloro che hanno l'aspirazione alla grandezza, sotto qualunque forma si riveli, vengono ad ispirarsi alle maestose rovine piene di pensieri; in questa Roma dove noi vorremmo e donde non possiamo trarre ancora di sotto il suolo, che copre tanta parte di storia antica, tutte le tra-

dizioni, tutti i monumenti, tutte le rappresentazioni dell'arte romana e greca, egli è stato il più archeologo di tutti.

Non si arrestò alla faccia esterna della grande città; non ricercò la politica e l'arte, ma volle vedere il substrato di questo classico terreno eternamente memorando, e gli studi suoi sopra la costituzione di questo sacro suolo, furono il suo principale titolo di gloria e come principale titolo di gloria resteranno.

Perciò è giusto che alla mesta e grave parola del Presidente del Senato, a nome del Governo, io congiunga anche la mia.

E la melanconica nota del vostro illustre Presidente non può essere rallegrata dal pensare che ad alcuni dei vostri illustri trapassati sorrise lunga e vigorosa la vita. Quasi come quelli dell'affetto e della parentela sono gagliardi nell'animo generoso i vincoli del rispetto e della ammirazione. E si aggiunga che lo sparire di cotesti egregi impone a chi resta obblighi, i quali, voi, onorevoli Senatori, saprete certamente volere che siano adempiti. Tuttavia nella mestizia giova ricordare che in queste dolorose commemorazioni alle quali, di tratto in tratto, il Parlamento italiano è condannato, esso e tutti ritroviamo i veri argomenti, i quali spiegano questo miracolo del nostro risorgimento, e con l'ammirazione e la pietà rinforzano il pensiero e la coscienza del dovere, perchè questo risorgimento si mantenga e prosperi e risponda ai sacrifici di tutti. (*Applausi prolungati*).

#### Verifica di poteri.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: «Relazione della Commissione per la verifica dei titoli dei nuovi Senatori».

Il Senatore Amari, Relatore, ha la parola.

Senatore AMARI, *Relatore*. Signori Senatori. Con reale decreto del 23 novembre corrente, l'ingegnere comm. Pasquale Valsecchi venne nominato Senatore del Regno in base alla categoria terza dell'art. 33 dello Statuto fondamentale del Regno.

La vostra Commissione ha rilevato da un estratto autentico dai registri d'Archivio della Camera dei Deputati che il nuovo nominato fece parte di quell'Assemblea nelle Legislature XIII, XIV e XV, e che il medesimo ha superata l'età di quarant'anni.

SESSIONE DEL 1882-83-84-85 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 30 NOVEMBRE 1885

Concorrendo pertanto nella persona del comm. Pasquale Valsecchi i requisiti voluti dallo Statuto per la sua nomina a Senatore, la Giunta unanime ha l'onore di proporre al Senato la convalidazione.

PRESIDENTE. Pongo ai voti le conclusioni della Commissione per la convalidazione della nomina a Senatore dell'onor. comm. Pasquale Valsecchi.

Chi le approva, voglia sorgere.

(Approvato).

**Seguito della discussione del progetto di legge n. 187.**

PRESIDENTE. Ora viene il seguito della discussione del progetto di legge intitolato: « Provvedimenti riguardo alla marina mercantile ».

Sono ancora iscritti per parlare nella discussione generale, gli onorevoli Senatori Boccardo, Brioschi e Deodati.

Il Senatore Boccardo ha la parola.

Senatore BOCCARDO. Signori Senatori. Non vogliate, vi prego, tacciarmi di soverchia temerità, se dopo una delle più dotte e splendide discussioni io mi faccio ardito ancora d'invocare per poco la benevola vostra attenzione.

Due frasi, o per dir meglio, due ragionamenti fatti dagli onorevoli Saracco e Brioschi, mi hanno vivamente colpito e mi hanno altresì persuaso della somma convenienza che vi era che io sottoponessi al Senato alcune considerazioni, non foss'altro a spiegazione ed a giustificazione del mio voto.

La prima frase, quella dell'onorevole Saracco, trovasi in quella parte dell'ammirabile suo discorso che si riferisce alle cause ed agli effetti del ribasso dei noli.

Ecco, se io l'ho ben capito, il ragionamento dell'onorevole nostro Collega.

Uno degli effetti che ha prodotto in Francia e produrrà dovunque il premio alla navigazione è quello di attirare le forze produttive, il capitale ed il lavoro in questa nobilissima arte.

Aumento di offerta di queste forze produttive significa evidentemente diminuzione di profitto, vale a dire diminuzione dei noli. E siccome nessuno ama lavorare con perdita, il capitale marittimo quindi vedendosi stremare così nelle

mani i profitti, va in cerca di trasporti al ribasso delle merci e dei carichi.

Anche le merci più ingombranti, anche le derrate che sotto un grosso volume ed un grande peso hanno basso e vile il valore, quelle merci che una volta o non erano trasportate attraverso gli oceani, o appena lo erano col lento ministero della vela, ora possono, attesa la diminuzione dei noli, venire e con la vela e col vapore ad ingombrare i nostri mercati; quei mercati (badate bene) sopra i quali la nostra agricoltura arreca le sue derrate, trovandovi la concorrenza di queste vante forse dagli antipodi.

Oh, qual mestiere è quello che facciamo noi, di pagare da una parte come contribuenti allo Stato le imposte, e vederci dall'altra fare la concorrenza, la vittoriosa e irresistibile concorrenza, dalla derrata straniera! Oh, non è questo ciò che i francesi chiamano *métier de dupe*, una operazione da ingenui, per non dire da stolti?

Ecco nella sua nuda verità il ragionamento dell'onorevole Saracco.

Il fatto sul quale questo ragionamento riposa, ha in sé molta parte di vero, non potendosi mettere in dubbio che uno degli effetti dei premi, e di qualunque siasi altro simile provvedimento inteso ad incoraggiare e promuovere, ad impedire di far morire la navigazione debba essere quello di produrre inevitabilmente un ribasso (e sia pur minimo) di noli, e quindi di rimbalzo una concorrenza della derrata straniera alla derrata nazionale.

Questo argomento, così vero in linea di fatto, era già stato trattato con mano maestra da un altro nostro Collega, dall'illustre Senatore Lampertico, in un documento parlamentare, che, come tutti quelli che escono dalla penna sua, assume il valore di una magistrale opera scientifica. In linea di fatto l'argomento è teoreticamente irresistibile; dove io mi permetto di resistere anche alla trascendente eloquenza dell'oratore che lo poneva innanzi, è nella conseguenza che egli traeva dall'accennato fenomeno.

Signori, l'agricoltore proprietario produce le biade, io credo con uno scopo; lo scopo suo è evidentemente quello d'impiegare bene le sue forze produttive; ma questo suo scopo non può conseguirlo se non vendendo le sue biade, i suoi prodotti sul mercato consumatore. Il na-

vigante, l'armatore, dal canto suo, costruisce la nave, affronta gli Oceani collo scopo di trarre un profitto dal suo capitale; ma, in ultima analisi, anch'egli lavora e specula coll'intento di portare la derrata al mercato che la compera e che la consuma. Pensare altrimenti sarebbe cadere in quella tesi che il genio di Federico Bastiat ha per sempre annientata sotto il nome di *Sisifismo*, nella tesi del lavoro pel lavoro, mentre la tesi vera è quella del lavoro pel consumo.

L'agricoltore produce non pel divertimento che trovi a produrre; e non pel divertimento che provi nel correre i mari naviga il bastimento; ma agricoltura e navigazione contribuiscono a servire un terzo ente che - me lo permetta l'onorevole Saracco - è stato un poco troppo posto in non cale nel suo splendido discorso. Imperocchè se gli interessi dei proprietari della terra sono legittimi e sacri, se non meno sacri, non meno legittimi sono gli interessi degli armatori e dei naviganti, io credo in verità che ci sia un terzo interesse più sacro di questi, più legittimo e che più dee stare a cuore dello Stato, ed è l'interesse del consumatore, che è quanto dire di tutti; è l'interesse per cui l'uomo lotta con la natura, si vale delle forze dell'universo per migliorare la sua posizione sulla terra, è l'interesse di chi mangia le biade, è l'interesse di chi compra il vostro grano, o signori proprietari, agricoltori, naviganti, produttori, insomma, qualunque sia la classe cui appartenete.

Orbene, se la mia voce, invece di essere la modestissima che è, fosse quella di uno dei colossi del pensiero e della parola che siedono in quest'Aula, per esempio quella dell'onorevole Saracco, io vorrei dimostrare ai proprietari della terra quanto sia poco fondato, poco giusto, poco patriottico il loro lamento, e quanto inopportuno altresì in quest'epoca nostra in cui ferve così viva la questione sociale. Non è davvero con questo criterio unilaterale ed egoistico che si tutelano efficacemente i veri interessi della possidenza e dell'agricoltura. Non bisogna, o Signori, mettere questi interessi in opposizione con quelli della marina, e creare un dualismo che non esiste e che, se esistesse, bisognerebbe adoprarsi a fare scomparire.

L'onorevole Senatore Saracco non lo vuole certamente questo dualismo; ma la logica delle

cose è più forte della parola degli uomini, e anche senza che alcuno lo voglia, battendo questa via, si alza la bandiera di un fatale antagonismo tra gli interessi della terra e gli interessi della navigazione. Ora questi due interessi non sono antagonistici, sono invece perfettamente armonici fra loro.

Qual'è il tornaconto della terra, della proprietà fondiaria? Avere vasti i mercati, facili le vie, sicuri i commerci, onde potere profittare dell'ampiezza delle domande, della sicurezza delle vendite. Ora non è questo appunto ciò che fa la navigazione, fornendo all'agricoltore un mercato che non ha altri confini che quelli del mondo?

E, reciprocamente, quale è l'interesse della navigazione? Quello di avere alle spalle un ampio mercato di produzione, che assicuri il carico delle sue navi, che la salvi dalle partenze in zavorra, che la spinga e la solleciti a cercare i compratori nei più lontani paesi; e questa appunto è la funzione dell'agricoltura, che alimenta e promuove le imprese e le speculazioni dell'arte sorella.

Questa, o Signori, è una dottrina che unisce, l'altra è una dottrina che divide; e noi, pare a me, non abbiamo oggi bisogno d'inasprire gli animi, di fomentare dissidi fra le classi sociali.

Il ceto possidente e dirigente ha esso davvero piena coscienza di adempiere tutta la missione che gli è assegnata nella società italiana? È esso proprio convinto e sicuro di compiere tutto il debito suo morale e materiale? Il sentimento della difesa che spinge tutti i contribuenti a fare il minor sacrificio possibile, non è forse qualche volta arrivato all'eccesso in alcune di queste classi dirigenti? Siamo noi proprio sicuri, o Signori, in questi giorni nei quali si parla di perequazione fondiaria, che tutti i proprietari, sotto questo rispetto, abbiano fatto, facciano, e vogliano fare il loro dovere?

Io credo che se tutti avranno questo sentimento profondo del dovere, si correggerà quel tanto di ostilità e di antagonismo che oggi apparisce e che io trovo assai pericoloso il mettere in luce, mentre sono convinto che in ultima analisi la solidarietà e l'armonia governano tutti gli interessi veri e legittimi del civile consorzio.

Vengo ora all'onorevole Brioschi. La sua

frase ed il suo ragionamento hanno un punto assai stretto di contatto colla frase e col ragionamento dell'onorevole Saracco.

Che volete? (diceva l'onorevole Brioschi) la marina è un'industria come tutte le altre, e come tutte le altre manifestazioni del lavoro umano, la marina soffre oggi della malattia che si chiama *l'eccesso di produzione*.

La molteplicità delle offerte di navi sul mercato del mondo ha fatto, non solo presso di noi, ma dappertutto, rilassare siffattamente il nolo, che la marina non è più un'industria remuneratrice.

Il capitale non vi trova più quell'agio e quella sicurezza di avvenire che un giorno vi aveva; indi le sofferenze, la crisi, il marasmo.

Quando una marina come l'inglese ci presenta un 26 % di eccedenza, diceva l'onorevole Brioschi, dei mezzi di trasporto rispetto alla quantità della merce trasportabile, volete che non soffra questa industria?

*Eccesso di produzione!* Parole, frase, pensiero molto in voga da qualche tempo.

Ma anche qui intendiamoci un poco sul significato di queste parole e di questa frase, e vedrà l'amico Brioschi che se vi porteremo quell'analisi della quale egli è maestro, facilmente ci accorgeremo che facciamo un poco quello che Shakspeare chiamava impaurirsi dei diavoli dipinti.

*Eccesso di produzione!*

Vi era, per quanto ho sentito dire, in sullo scorcio del secolo passato e sul principio del nostro, una scuola medica la quale, partendo dal concetto che tutte o quasi tutte le infermità che ci affliggono nascono da un eccesso del fluido vitale, da una sovrabbondanza del sangue, si adoperava a togliere e a temperare la flogosi, la pletora, e dissanguava l'infermo, metodo che se qualche volta uccideva la malattia, certo più spesso uccideva il malato.

Ma è venuta un'altra scuola medica, perchè anche le scienze e la medicina forse più di tante altre, obbediscono alla moda, una scuola la quale anche essa forse peccherà per eccesso; ma la quale si presenta almeno più conforme a quei principî che dominano la filosofia moderna, principî i quali adducono ad una specie di razionale ottimismo, principî che non ci permettono di ammettere che un essere vivente, un organismo sia per necessità fatale di natura condotto al bivio o di morire di pletora o di

morire senza sangue; una dottrina medica, la quale ha cercato invece, qualche volta con mezzi che taluno giudicherà estremi, di rimettere il sangue nelle vene e di arricchire il tesoro delle nostre resistenze vitali.

Qualche cosa di simile avviene in quella medicina che ha per oggetto le malattie del corpo sociale, in quella scienza, oggi tanto calunniata, che chiamasi economia politica.

Una scuola di economisti (forse taluno dei suoi seguaci avrà a male che io dia a loro questo nome, che detestano); una scuola di reazione contro le antiche formole economiche, è venuta persuadendo il mondo che si lavora troppo, si produce troppo, che si patisce di pletora, di eccesso di produzione; e si accusa anche lo spirito scientifico, lo spirito indagatore dei segreti della natura, lo si accusa di farsi complice, conscio o no, di questa grande malattia del secolo, di questo imprecato e maledetto eccesso di produzione.

L'uomo una volta non sapeva valicare le distanze che procedendo coi suoi piedi: ha trovato un potente ausiliario nell'addomesticazione di certi animali, ha diminuito la sua fatica e corre di più. In seguito ha trovato che vi erano nella natura energie e forze più grandi e più instancabili di quelle del cavallo, di quelle del bove; ha scoperto l'elasticità del vapore d'acqua, ha creato degli strumenti mirabili, i quali gli hanno permesso di valicare gli spazi con una rapidità assai maggiore di quella raggiunta coi mezzi antichi.

Or bene, ogni qual volta uno di questi successivi passaggi è avvenuto nell'arte della locomozione sulla terra, per un qualche momento vi fu e non poteva non esservi, eccesso di produzione. Il bisogno della locomozione quando fu appagato dal cavallo addomesticato, era appagato in una proporzione molto maggiore di quella nella quale fosse soddisfatto, finchè l'uomo era costretto ad essere il motore ed insieme la cosa messa in movimento; ed in quell'istante se vi fosse stato un economista della nuova scuola, avrebbe detto ad Erittonio, od a quell'altro temosforo che ha trovato la domesticazione del cavallo — eccesso di produzione, si cammina troppo. E allorquando vennero Giacomo Watt e Stephenson, e trovarono il modo di farci ancora più padroni dello spazio e delle distanze, di nuovo vi fu eccesso di produzione,

di nuovo sofferenza dei cavallari e dei carrettieri antichi; perchè è nella natura delle cose e degli uomini che ad ognuno di questi stadi, ad ognuno di questi punti singolari della curva del progresso umano, vi sia per coloro che si trovano in addietro, un periodo di sofferenza, una crisi, un eccesso di produzione.

Quando il primo battello a vapore percorse il Mediterraneo e che nei primi anni di mia gioventù ho visto salpare da Genova, che credo si chiamasse l'*Archimede*, il cavallo vapore per un'ora consumava dai tre ai quattro chilogrammi di carbone; ora abbiamo piroscafi che ne consumano due terzi di chilogrammo ed abbiamo udito uno dei nostri Colleghi rivelarci esservene alcuno che consuma semplicemente, per ottenere il cavallo vapore per ora, 500 grammi di carbone. Ecco un eccesso di produzione. Ma ecco io dico, o Signori, quel benedetto eccesso di produzione il quale in altra formula si traduce così: progressi fatti dall'umanità nelle vie faticose e sudate della conquista delle forze della natura, miglioramento di tutte le condizioni fisiche, morali, intellettuali e civili del mondo.

Citerò un esempio che parecchie volte abbiamo visto in Italia, ed in modo culminante l'abbiamo visto in Firenze: in una città pur dianzi vivente una vita tranquilla e poco mutevole s'introduce un nuovo elemento di vita e di moto, per esempio, per il trasporto della capitale che vi reca nuovo movimento ed insolita alacrità d'interessi e d'affari, che cosa accade allora in quella città?

I proprietari di abitazioni cominciano ad accorgersi che i fitti aumentano, perchè è cresciuta la domanda delle abitazioni; il capitale, che è una delle cose più sensitive e più nervose di questo mondo, è invitato, è allettato ad entrare nelle nuove vie. Si fabbricano case; e forse che si fabbricano nella esatta proporzione dell'accresciuta domanda? Mai più, o Signori. La storia di tutte le città ci mostra che quando avviene un fatto di questa natura, si fabbricano case in una proporzione sempre notevolmente, qualche volta immensamente, e aggiungo talora, deplorabilmente maggiore di quello che i bisogni nuovi avrebbero domandato. E allora si grida: eccesso di produzione! Presto, mano ai ferri, guerra alla plethora!

Sicuro, per i fabbricanti di case, che si sono

accorti di avere oltrepassata la meta, vi è sofferenza e necessità di guardarsi a' piedi e di rallentare la corsa; ma quel tale consumatore di cui parlava poco fa all'onorevole Saracco, che in ultima analisi siamo noi, siamo tutti, che è il gran popolo, quel pubblico che ha più spirito di Voltaire, come diceva egli stesso, il gran consumatore dico, se ne loda e se ne rallegra di questo eccesso di produzione, perchè quello che fu un momento di sofferenza per pochi, diventa durevole beneficio per molti e per tutti; ed è così che gli eccessi di produzioni significano in ultima analisi le pietre miliari, i punti singolari del progresso e della perfezione umana.

E allora io mi rivolgo all'onorevole Senatore Brioschi e gli dico: se è di questo eccesso di produzione, che il mio egregio ed illustre amico vuole parlare, io sono certo che allora lo avrò con me non nel deplorare tale eccesso di produzione, ma nel salutarlo come l'applicazione economica della legge cosmica universale del bene, di quella legge che gli uni chiamano provvidenza di un Dio personale, gli altri armonia delle forze e delle energie universali, ma che tutti sono d'accordo nel salutare come la più bella manifestazione dell'ordine nella natura.

Ecco quale è per me il significato dell'eccesso di produzione; e quando questo eccesso si manifesta in un'arte, in una industria, non deve esserne lo spauracchio, non il nemico che tutti dobbiamo serrarci in fila a combattere, ma è invece una condizione benefica che tutti dobbiamo cercare di favorire.

Ma, dirà taluno, dobbiamo noi dunque incrociare le braccia e rimanere inerti spettatori di queste fatali vicende di una domanda che viene a sollecitare una troppo torpida offerta, di una offerta che eccede ben presto la domanda e produce finalmente la crisi? Questa impassibile noncuranza fu realmente rimproverata alla scienza economica. Gournay aveva formulato il troppo famoso *Laissez faire, laissez passer*; e si trovarono poi in Smith, in G. B. Say ed in altri maestri gli argomenti per giustificare un beato e olimpico ottimismo, in virtù del quale nulla vi ha da fare mai per temperare e mitigare le crisi del mercato ed ogni qual volta apparisca una di quelle sofferenze che abbiamo or ora veduto succedersi, è meglio lasciar fare;

lasciar passare, giacchè dopo qualche breve oscillazione, tutti gl'interessi trovano il loro rinnovato equilibrio.

Non vogliate, o Signori, essere troppo severi contro quella economia ottimista che ha lungamente parlato così; giacchè teoreticamente questa dottrina trova assai buone ragioni per giustificarsi. Teoreticamente, l'eccesso di produzione non può durare a lungo; è un fatto momentaneo e transitorio che passa da sè, e cui è impedito di mantenersi durevole.

Basta, infatti, ricordarsi quali ne sono le cause, per vedere come non possa a lungo durare. Esso nasce, come abbiamo detto, dalla tendenza che si manifesta nelle forze produttive e soprattutto nel capitale e cioè nella più potente di esse forze, ad oltrepassare la meta segnatagli dalle cresciute domande; si ingombra quindi il mercato, c'è il *trop plein, l'over trade*, e quindi le sofferenze ed il ribasso degli interessi. E allora? Allora si manifesta *la vis medicatrix naturae*, allora prende ad agire spontaneamente, inevitabilmente l'automatismo di una specie di regolatore a forza centrifuga perfettamente identico a quello che opera nelle macchine a vapore, allora le offerte si restringono, la pressione diminuisce, i capitali si ritirano a poco a poco dal mercato; e questo salutare movimento di restrizione continua finchè l'industria non sia ridivenuta normale, remuneratrice, e così cessa ben presto l'eccesso di produzione.

Teoreticamente io credo che questa tesi, che è la tesi della economia ortodossa, sia perfettamente sostenibile e non mi pare degno di uomini seri ciò che si fa abbastanza spesso oggidì (certo fuori di quest'Aula, ma si fa molto spesso) di mettere in cattiva luce, e quasi in ridicolo, i sostenitori di questa tesi. Ma l'economia come la matematica ha le sue formole, ha le sue teoriche; ma come la matematica che vuole scendere all'arte delle applicazioni, l'economia ha bisogno di tener conto dei fatti transitori, dei fenomeni accidentali e complessi, e non può mai attuare queste formole, queste teoriche in un modo assoluto. L'assoluto, o Signori, non è di questo mondo, bisogna andarlo a cercare altrove, e dove non saprei bene dirvi io.

Vi sono industrie che in certi momenti di crisi patiscono sofferenze troppo acute, ed alle

quali bisogna provvedere secondo le esigenze della civiltà, e con i mezzi dei quali dispone lo Stato; e lo Stato non è il Dio ozioso d'Epicuro. Lo Stato non è un impassibile spettatore dei fenomeni economici; lo Stato non può dire *laissez faire, laissez passer*; lo Stato è, diceva Gian Domenico Romagnosi, *una grande tutela ed una grande educazione*. All'infuori della tutela, vale a dire della protezione dei deboli (e tutte le classi sociali a certi momenti sono il debole, come tutti gli individui in certi momenti sono deboli), all'infuori della tutela dei deboli, all'infuori della educazione, cioè dell'ufficio completivo e benefico esercitato dai poteri sociali in favore dell'insufficiente azione privata e individuale, col fine del perfezionamento comune, io non concepisco più lo Stato. Allora lo Stato si riduce al carabiniere ed all'esattore d'imposte. Ma lo Stato, è, secondo me, molto più alto, o Signori. Lo Stato, cioè, la consociazione civile, è quella mutua assistenza, è quello scambievole complemento delle forze individuali che traducesi veramente in una grande tutela, in una grande educazione.

Quando una fonte produttiva, un'industria, versa in uno di quei punti acuti di crisi che abbiamo descritto, l'intervento dello Stato è una necessità, è un dovere morale, civile, giuridico.

Ora che io ho stabilito così queste premesse (e qui chieggo scusa al Senato se mi sono permesso di ricordare cose delle quali ciascuno de'miei ascoltatori sa infinitamente più di me, ma le dovevo ricordare per ciò che sto per dire); ora che ho stabilito così il vero significato dell'eccesso di produzione, accennato dall'onorevole Brioschi, passo a vedere se l'industria della quale oggi si tratta da noi, se l'industria della navigazione, versi precisamente in uno di quei punti singolari della curva, i quali non solo legittimano, ma necessitano lo intervento dello Stato.

Anzitutto mi permetta il mio Collega Brioschi ch'io cerchi di completare quel concetto della marineria, ch'egli ha voluto l'altro giorno lasciare nell'ombra.

La navigazione, diceva l'illustre mio amico, è un'industria; ma, di grazia, quale industria?

A questa domanda, onorevole Brioschi, cerchiamo soluzione nei responsi di una autorità,

che, bene studiata, bene compresa, è veramente senza appello.

Chiediamolo alla storia, alla *magistra vitae*, alla *lux veritatis*, di quella verità della quale l'onorevole Saracco si dichiarava caldo amico e della quale io mi dichiaro fanatico indagatore; preghiamo adunque la storia di volerci dire che cosa sia questa industria marinara. Gli annali di tutti i popoli marittimi (e chiamo marittimo quel popolo che vive in un paese cerchiato da lunga distesa di coste, avente buoni e copiosi materiali da costruzione, e soprattutto felice di una popolazione, per indole e per antiche tradizioni sobria ma intraprendente, indipendente ma disciplinata, vogliosa di migliorare le sue condizioni, ma nelle vie dell'onesto), gli annali di tutti i popoli marittimi di questa fatta ci dicono che una nazione di tal modo costituita può perdere qualche volta, può smarrire per via una od altra delle varie fonti produttive e continuare pur tuttavia ad occupare un grande ed alto posto nel mondo.

L'inettezza bigotta di un principe vizioso e superbo può, abolendo l'editto di Nantes, cacciare all'estero i proprietari e gli artieri dei telai che facevano ricca la nazione, e di rimbalzo produrre la floridezza di Amsterdam, di Anversa, di Berlino; la Francia può perdere per esso una fonte fecondissima di ricchezza, cessare di essere alla testa dell'industria manifattrice; ma resterà ancora lungo tempo la prima nazione del continente.

Un altro principe, peggiore assai e da tetri consigli ispirato, priva la sua nazione di quasi tutte le forze produttrici, dannando ai suoi *auto-da-fé* 60 mila eretici, mauri, ebrei, esercenti le varie industrie su tutta la Spagna. Ma il paese funestato da questo feroce potrà ancora continuare per qualche tempo, breve, a dir vero, vantarsi di formare un impero sul quale il sole giammai non tramonta.

Ma quando un popolo marittimo, perde o lascia esinanire non questa o quella industria agraria o manifattrice, ma l'industria che tutte le alimenta, quando cessa di essere un popolo navigatore, Signori, allora questo popolo cessa di vivere; allora tramonta una stella sull'orizzonte delle nazioni.

Il fatto è avvenuto più volte. Quando l'Italia, dimentica del suo passato, permise che i suoi Cristoforo Colombo, i suoi Giovanni Verazzani,

i suoi Giovanni e Sebastiano Caboto, i suoi Amerigo Vespucci andassero a mendicare tre o quattro caravelle presso i re stranieri, e non seppe o non volle dare a questi suoi figli i mezzi di scoprire i mondi; quando nel 1492 si sparse la notizia che uno di questi mondi era scoperto da un italiano, ma su navi straniere, e nel 1497 si seppe che alle Indie non si andava più per le antiche vie, ma si passava pel capo di Buona Speranza, Signori, quel giorno l'Italia come nazione fu spenta.

Questo ci dice la storia dell'arte, dell'industria della marina, perchè essa, in fondo, è qualche cosa di più che una semplice industria; è la vita stessa del popolo marittimo. Ma la storia ci dice altre cose. Popoli che erano nulla o poco, cominciano a diventare qualche cosa, o molto, e talora diventano i più grandi di tutti, quando discoprono il segreto che crea l'egemonia e la gloria dei popoli navigatori. La protezione del principe Enrico spinge sulle coste occidentali dell'Africa, in sullo scorcio del secolo xv i navigatori, non del solo Portogallo, ma di tutto il mondo colà radunati, e Tristano Vas e Gilianez e Martino Behaim, Bartolomeo Parestrello, e Bartolomeo Diaz e Vasco di Gama vanno perlustrando la costa africana e oltrepassano il Capo delle Tempeste, d'ora in poi di Buona Speranza.

Guerrieri come Almeida e come Alfonso Albuquerque, il Marte portoghese, seguono le traccie gloriose di questi navigatori, e fondano l'impero Lusitanico, di breve ma di splendida durata; impero che non ha se non un'origine marittima.

E lo stesso dicasi della Spagna. Questa nazione crea un impero nei due mondi che non ha più altri confini, tranne quelli del pianeta; ma sono i suoi *conquistadores*, sono i suoi De Solis, i suoi Hojeda, i suoi Nuñez di Balboa, che ne gettano le fondamenta. Ed è sotto le sue bandiere che Ferdinando di Magalhaens intraprende la prima circumnavigazione della terra. E sulla nave di Magellano, amo ricordarlo, era tenitore del registro di rotta un altro italiano, un ligure, il savonese Leone Pancaldo.

La Spagna anch'essa perde l'impero dei mari e con esso l'impero della terra. Viene l'Olanda, ne piglia il posto, ma i due De Witt, ma Guglielmo il Taciturno d'Orange, ma Ruyter, Tromp



SESSIONE DEL 1882-83-84-85 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 30 NOVEMBRE 1885

e cento altri, sono tutti o marinai o protettori di marinai.

Succede all'Olanda e si mette accanto a lei e poi sopra di lei, l'Inghilterra; ma sempre per opera di questa, che io non ho più diritto di chiamare semplicemente un'industria, ma che chiamerò la forza delle forze civili, che è la marina.

I due Tudors, Enrico VII ed Enrico VIII, poi la grande Elisabetta, e poi più di tutti costoro il grande protettore Oliviero Cromwell, se vogliono fare dell'Inghilterra la regina del mondo, bisogna che ne facciano prima la regina dei mari.

Questa, onorevole Brioschi, è l'industria che noi chiamiamo la Navigazione, ed in verità io non saprei altra idearne, i cui titoli di nobiltà siano più rispettabili e più gloriosi dei suoi.

Io ho inteso in questa discussione mettere in dubbio i vantaggi che la navigazione mercantile potrà recare alla marina da guerra.

Ma qui pure consultiamo la storia, e non l'antica ma storia dei tempi moderni e quasi contemporanei. Sa l'onorevole Brioschi, sa l'onorevole Saracco, come e perchè ha potuto farsi la famosa spedizione d'Egitto, del primo Napoleone?

Se le coste del Mediterraneo, e specialmente quelle delle Liguri, non avessero fornito a quel fulmine di guerra una flotta mercantile che gli permettesse di sbarcare presso le foci del Nilo i suoi guerrieri, i suoi cavalli, i suoi impedimenti militari, la spedizione d'Egitto non si faceva.

Nel 1830, se la Francia non mandava l'ammiraglio Hugon sulle coste del Mediterraneo, e di nuovo sulle coste della Liguria a prendere una flotta mercante di parecchie centinaia di bastimenti a vela, e ad imbarcarvi 30 mila uomini, la spedizione d'Algeri non si faceva.

Se, in tempi più moderni ancora, non fossero venuti a Genova i vapori mercantili inglesi, il *Persia*, il *China*, l'*Himalaya*, a prendere i nostri cannoni ed i nostri valorosi soldati che andarono ad illustrare il nome italiano sulle sponde della Tauride memori ancora delle antiche glorie liguri, la spedizione di Crimea non si faceva.

Finalmente, quando l'impero Britannico crollò per un momento sulle sue fondamenta; quando l'insurrezione dei seguaci di Nana-Sahib pose per un momento a repentaglio quell'impero di 250 milioni di popolo, se la flotta pure così

poderosa della regina d'Inghilterra non fosse stata sussidiata da quella flotta mercantile, alla testa della quale era nientemeno che il *Leviathan*, il grande onore di Scott Russel, forse la regina d'Inghilterra oggi non porterebbe il titolo d'imperatrice delle Indie.

Questa, o signori, è l'industria della quale ora si tratta.

Ma questa industria di cui col lume della storia abbiamo cercato di segnare il posto nell'albero genealogico dell'umano lavoro, soffre essa veramente una di quelle crisi che reclamano e autorizzano l'intervento dello Stato?

Per verità, io non credeva che questo punto potesse essere messo in discussione; ma lo fu.

Ahimè! troppo numerose sono le prove delle sofferenze della marina, e molte ne furono addotte, e chi le cerca ha solo la difficoltà della scelta. Procurerò additarvene alcune altre, e di accennare in tanto diluvio di cifre alcuni altri calcoli che raccomando in modo particolare all'attenzione dell'illustre Senatore Saracco, perchè mi sembra di poter vivere sicuro che anch'egli (il quale ci diceva che la nostra marina è florida) si convincerà non solo che la marina soffre, ma che soffre di una malattia alla quale è urgente assai il rimedio, se non se ne vuole la morte.

Nel 1877 le marine mondiali si distribuivano così:

Bastimenti a vela 15,372,100 tonnellate; bastimenti a vapore: 3,820,705 tonnellate.

Passano otto anni; nel 1885 la flotta mondiale a vela del commercio è di 12,867,375.

La flotta mercantile a vapore sale a 6,190,467 tonnellate.

Moltiplico per 3 il tonnello della nave a vapore, ed ho la potenza della marina mondiale. Essa nel 1877; da tonnellate 26,834,215 per salire nel 1885 a 33,024,678 tonnellate.

Vediamo ora l'Italia: nel 1877 la flotta mercantile italiana a vela misurava tonn. 1,010,130, quella a vapore 58,319.

Nel 1885 la marina mercantile italiana a vela è di 848,704 tonnellate, quella a vapore è di 122,297 tonnellate.

Di nuovo moltiplico per 3, ed ho che nel 1877 la marina italiana era di 1,185,087 tonnellate, e nel 1885 di 1,215,595 tonnellate. Mentre adunque la marina mondiale è cresciuta di quasi un quarto in questo periodo di 8 anni, l'ita-

liana non è aumentata che del 26 per mille!! E notate, o Signori, che questo sottile aumento è dovuto anche alla speranza dei premi; è dovuto alla credenza, che la marina aveva ed ha di non essere completamente abbandonata.

Notate ancora che la nostra marina a vela è composta per un quarto di navi inferiori a 200 tonnellate; vale a dire, di navi che non contano nel grande commercio.

Notate ancora che per  $\frac{3}{8}$  è composta di navi eccedenti i 15 anni di età, vale a dire appartenenti già a quell'arco della curva della vita navale che si approssima alla senilità.

Tollererò il Senato che io cerchi di presentare questa idea anche sotto un'altra forma, dividendo cioè in diecimillesimi il tonnello delle marine mondiali, e cercando quale frazione ne spetti all'Italia.

Nel 1880 la Francia figura nell'elenco per 0,0507; nel 1884 per 0,0578; l'Inghilterra ne ha più della metà, nel 1880 ne ha 0,5094 e nel 1884 per 0,5902; la Spagna nel 1880 ne rappresenta 0,0270 e 0,0294 nel 1884; gli Stati Uniti d'America nel 1880 per 0,1880 nel 1884 0,1972. E l'Italia? Nel 1880 essa conta per 0,0425; nel 1884 non conta più che per 0,0368 ed il ribasso, o Signori, è continuo e graduale. Infatti, nel 1877 la marina italiana era ancora nel rapporto di 0,0469; nel 1880 è di 0,0425, nel 1881 di 0,0412, nel 1882 di 0,0398, nel 1884, come vi ho detto, è discesa a 0,0368.

Se questa non è decadenza, in verità io non so più quale significato abbia questa parola.

A tanto male quale è il rimedio? Basteranno i premi, saranno essi farmaco efficace ad una malattia così profondamente radicata?

Chieggo scusa al Senato se contro ogni mia consuetudine debbo troppo a lungo abusare della sua attenzione, ma sono al punto culminante del mio ragionamento.

Qual'è il rimedio? Per verità la prima volta che, alcuni anni or sono, io mi proposi questo quesito, la mia risposta sarebbe stata alquanto diversa da quella che darò or ora.

I miei ideali in questa materia erano più alti di quelli che vedo preposti alla legge che discutiamo. Io avrei mirato ad orizzonti più larghi. Mi permetta il Senato che in brevi linee cerchi di tratteggiare il rimedio, che, per conto mio, avrei escogitato, e che trovasi consecrato

in uno di quei volumi nei quali si raccolgono gli atti della Commissione d'Inchiesta che dobbiamo ad uno dei più illustri e patriottici nostri concittadini, a Paolo Boselli.

La marina italiana decadeva tutta, fosse a vela o a vapore. In modo particolare il vapore non prendeva da noi lo svolgimento che altrove. Bisognava dunque alzarla tutta, e in modo particolare la marina a vapore. Dico in modo particolare, perchè quanto all'idea di rinunciare completamente alla vela, nè io l'ebbi, nè l'avrò mai.

L'uomo non procede per distruzioni, ma per ricostruzioni. Ha forse rinunciato l'umanità alla penna dello amanuense, perchè Gutenberg o Panfilo Castaldi hanno inventato il torchio da stampa? È forse caduto l'ago industrie dalle mani delle nostre Aracni e delle nostre Tanaquille, perchè Wilson ha trovato la macchina da cucire? Forse che il carro non impolvera più le nostre strade, sol perchè la locomotiva corre vertiginosamente sulle rotaie? L'ingegno umano non rinuzia mai ai suoi trovati anteriori, per metter mano ai nuovi trovati, l'umanità non sciupa mai il suo retaggio patrimoniale. La vaporiera non ha punto condannato la vela.

E qui mi si permetta di completare, se la parola non è troppo audace, quanto nelle passate sedute abbiamo udito da uomini autorevolissimi intorno alla importanza della vela. Io la stimo assai più grande ancora di quanto appare ai miei onorevoli Colleghi. La vela non è soltanto destinata a servire alla pesca, alla navigazione costiera e di piccolo cabotaggio, che sarà sempre in gran parte la sua; la vela ha delle altre missioni molto più elevate, che le sono assegnate dalla scienza moderna, da quella scienza che per opera di uomini come Dove, come Piddington, come Maury, hanno scoperto le leggi che regolano le correnti marine ed atmosferiche. Signori, una nave veliera uscendo dal Mediterraneo per andare alle Indie orientali, avrebbe anticamente seguita la via di Bartolommeo Diaz e di Vasco di Gama, avrebbe navigato lungo le coste occidentali dell'Africa sino a che vedesse la baia della Tavola, ed il Capo di Buona Speranza, e poi si sarebbe avviata a levante verso la costa di Natale e lo Stretto di Mozambico. Oggi invece non si naviga più così. La grossa nave veliera drizza la prora, uscendo dal Mediterraneo, non lungo le coste occidentali dell'Africa, ma traversando diagonalmente l'Atlan-

tico, va a visitare il Capo S. Rocco sulle coste del Brasile, profittando dei venti e delle correnti che colà la conducono. Di là divergendo, percorre nuovamente una diagonale a sud-est e va a cercarè, a due o trecento miglia a mezzodì della punta estrema dell'Africa, i venti e le correnti che devono spingerla alle Indie. Geometricamente il viaggio è più lungo, ma cronologicamente è più breve ed economicamente meno costoso, profittando delle forze gratuite della natura.

Così le scoperte della scienza aiutano la vela ad abbreviare il tragitto, prolungando la strada.

Se tutto ciò è vero, e gli uomini della scienza, credo, lo dichiareranno vero, ne consegue che non solo nella pesca e nel piccolo cabotaggio, ma anche nel grande commercio, nella grande navigazione, un vasto teatro di azione è ancora riserbato alla vela.

Vi sono merci che non hanno premura, che sotto un grande volume hanno un tenue valore; vi sono merci ingombranti, vi sono le materie prime, vi sono le derrate e sopra tutto i cereali, vi sono i legnami, i guani e talora anche i marmi e perfino i cotonei stessi, i quali naturalmente preferiscono una navigazione meno costosa sopra un bastimento a vela, anzichè una più rapida sopra un bastimento a vapore; e quando la vela è posta sopra una grande nave di ferro, la vela ancora ha una larga missione da compiere.

Ma detto questo per la vela, non è men vero che l'avvenire del grande commercio è riserbato al vapore. Per la maggior parte dei prodotti e dei valori che si commerciano, il tempo è moneta; e questo strumento di trasmissione così rapido e così sicuro, oggi anche così economico, e che diventerà in seguito più economico ancora, domina la navigazione. Era quindi necessario favorire la costruzione di grossi bastimenti in ferro di due mila e più tonnellate per la vela e soprattutto la costruzione di grossi bastimenti a vapore.

Questi erano i due bisogni, che il linguaggio ordinario traduce nella formola: *trasformazione del materiale nautico*.

L'Inghilterra l'aveva operata questa trasformazione, la operava la Francia, la operava anche la Spagna; tutti cercavano di compierla, noi non la cominciavamo ancora, o la conducevamo in così scarsa e lenta misura, da ri-

manere a troppo grande distanza dai nostri rivali.

Perchè gli altri erano riesciti e noi no? La risposta è disgraziatamente ben facile, o signori Senatori: Perchè gli altri avevano il capitale a buon mercato, e noi no. L'arte nautica, che è costretta a contentarsi di tenui lucri, perchè trova concorrenti le bandiere di tutto il resto del mondo, bisogna che assottigli le sue pretese.

Il capitale, che è avvezzo a trovare larghi profitti in altre industrie con rischi minori, nello investirsi in una industria che corre tutti i rischi, che deve pagare tutte le assicurazioni, e che deve mantenere sul mare un capitale nante tutti i giorni più colossale, deve avere pretese assai minori.

Ora in un mercato di capitali, come il mercato inglese, dove si poteva trovare il capitale al 2 e mezzo, al 3 per cento, la trasformazione nautica era bella e fatta.

In Italia, scarseggiando il capitale, non potendosi questo contentare, non dico del 2 o del 3 per cento, ma nè del 4, nè del 5, nè del per cento, era necessario, per favorire la trasformazione del nostro materiale marittimo, cercare di addurre, di allettare i capitali. E il mezzo a questo fine non era, in verità, molto arduo ad escogitarsi.

I premi alla navigazione sono stati la prima forma che il genio politico moderno abbia saputo esperire per aiutare la marina, come del resto tutte le altre industrie.

La prima volta probabilmente fu in Inghilterra, sotto Elisabetta, che venne l'idea di premiare la navigazione; ma il primo sistema di premi largamente organizzato fu creato in Francia da Gian Battista Colbert.

Per questo grande uomo io non so avere solo la parola sdegnosa dell'economista, che si ricorda la bilancia del commercio e la protezione delle manifatture. Colbert è qualche cosa di più che il creatore del Colbertismo, è qualche cosa di meglio, dico, essendo il creatore della marina francese. Non bisogna dimenticare ch'egli pubblicò con quella stessa mano che tracciava le prime tariffe protettive, la famosa *Ordonnance de la marine* del 1681; ed io capisco che ai tempi di Colbert il concetto dei premi fosse il solo, o, per lo meno, il primo che si presentasse alla mente dell'uomo di Stato, per soccorrere ed aiutare la marina. Ma nei tempi mo-

dermi ci è una forza più grande che i premi non siano, per attirare i capitali sul mercato; i moderni hanno saputo trovare quello strumento potentissimo e pericolosissimo ma efficacissimo, se maneggiato con intelligenza ed onestà, che è il *Credito*.

A me pareva e pare che lo attirare in vasti stabilimenti di credito il capitale circolante, allettandolo ad entrare in quelle vie nautiche, dalle quali lo respingevano le impossibilità ordinarie di questo mercato marittimo, fosse un concetto degno di uomini politici previdenti e savî. A me pareva che se il Governo italiano avesse intenzione di coadiuvare la marina, di favorire davvero la trasformazione sua, il mezzo migliore fosse:

1° di riformare la legge sul pegno navale e sul cambio marittimo, di dar sicurezza al capitale che s'investe fiducioso nella navigazione;

2° di sussidiare per alquanti anni alcuni potenti e saldi stabilimenti di credito che assumessero la funzione di sovvenzionare la marina mercantile.

Siccome per sè il capitale non può darsi a prezzo mite, per la ragione che ce n'è poco, ben venga lo Stato, venga questa grande tutela della vita civile, venga e completi l'opera, adempia alla sua funzione complementare favorendo la creazione di stabilimenti di credito, i quali promuovano la costruzione dei cantieri e delle navi in ferro, a vela ed a vapore.

Sono questi i lineamenti, che certo non trattereggerò qui più minutamente per non abusare troppo della benevolenza del Senato, di un progetto, che, chiamato a dare il mio parere davanti alla Commissione d'Inchiesta, io proponeva ed elaborava allora. — Il concetto non piacque colà dove si puote ciò che si vuole.

Ora siamo di fronte ai premi, l'unico concetto che sia venuto fuori da quella grande elaborazione della Commissione d'Inchiesta, così degnamente presieduta dal mio onorevole amico il Senatore Brioschi.

I premi non adeguano davvero intieramente al mio ideale. Essi sono, nel mio modo di vedere, non più che un primo passo; ma questo primo passo non mi dispiace. Io però lo approvo per ragioni molto diverse da quelle per le quali lo loda l'onorevole Senatore Rossi. Io sono perfettamente d'accordo col Senatore Rossi nella conclusione; ma perfettamente agli antipodi col

Senatore Rossi nei principî dai quali partiamo. A lui piacciono i premi, perchè gli sembrano un primo passo del Governo sulla via della protezione. Oggi date i premi alla marina mercantile, dice l'egregio Collega, io spero che domani metterete triplici corazze di dazi sulle frontiere, per difendere l'industria e l'agricoltura italiana.

Io non entrerò in una uggiosa discussione di principî, ma mi permetterò di rivolgere al cortese Senatore Rossi, non dirò una domanda, ma un pensiero, ed egli poi ne farà quel conto che crederà.

Sarebbe assai curioso che il Governo cominciasse oggi dal premiare l'arte della navigazione, per mettere domani dei dazi e delle proibizioni, su che? Sulla materia che l'arte della navigazione ha da trasportare, perchè in verità quale è lo scopo per cui si naviga? Si naviga forse per divertirsi?

Ma non si divertono mica i capitani e i marinai; navigano per altro scopo, navigano per portare la merce dal luogo ove val meno al luogo ove vale più.

Ora io non so come all'onorevole Rossi sorrida la speranza che quel Governo il quale cerca oggi d'incoraggiare la navigazione, la scoraggerà domani, impedendole di trasportare le derrate in qualsiasi luogo, perchè in verità i dazi e le proibizioni non hanno altro significato che questo: restrizione di movimento.

Io dunque che parto da principî precisamente opposti, io dico, per conto mio, premio la navigazione, perchè ho speranza che il Governo si renda logicamente impossibile di daziare, di sopradaziare, di proibire l'alimento di questa navigazione medesima.

I premi, ripeto, non sono il mio ideale; ben lungi da ciò; ma nella vita non si procede solo per ideali, si cerca di accostarvisi.

I premi per me hanno questo grande vantaggio, che impediscono che pel momento muoia quell'arte, quell'industria, che abbiamo cercato poc'anzi di legittimare agli occhi nostri.

In secondo luogo, i premi sono un primo passo ad un largo e generoso diritto comune, alla libertà; e per me sono un'arra, una caparra che il Governo ci dà, che intende di non transigere sopra i sani principî della scienza economica.

Dico che i premi sono il diritto comune, e pare un'antinomia, ma non è. All'infuori dei premi non ci sarebbe, oltre quello grande che

SESSIONE DEL 1882-83-84-85 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 30 NOVEMBRE 1885

è il mio ideale, cioè il Credito, non vi sarebbe, dico, altro modo di soccorrere la navigazione che con le sovvenzioni.

Ora tra i premi e le sovvenzioni corre la stessa distanza che tra il diritto comune e il privilegio.

In Francia nel 1880 vi furono 152,052 tonnellate nette di piroscafi sovvenzionati; vi furono 125,707 tonnellate nette di piroscafi non sovvenzionati, ma godenti il premio. In totale in Francia nel 1880 erano 277,759 tonnellate nette di piroscafi, godenti, gli uni le sovvenzioni, gli altri i premi.

Nel 1885 le tonnellate nette di piroscafi sovvenzionati furono . . . . .	201,155
le tonnellate nette non sovvenzionate ma premiate furono . . . . .	297,491

Totale. . . . .	498,646
-----------------	---------

Basta paragonare queste due serie di cifre per vedere che l'aumento del tonnelloaggio a vapore in Francia dovuto alle sovvenzioni è di 49,103 tonnellate; per contro l'aumento del tonnelloaggio a vapore dovuto ai premi è di 171,784 tonnellate.

Ed i premi non imposero alla Francia che un sacrificio di 7,500 mila lire, le sovvenzioni invece un peso di 27 milioni.

Ecco, o Signori, da una parte, il premio dato a tutti, senza distinzione, il quale vi moltiplica la navigazione a vapore in una proporzione immensamente maggiore di quell'altra forma di premio che riveste il carattere del monopolio che è la sovvenzione.

Di fronte a questi fatti io non mi sento esitante, io che fino dai primi miei anni ho sempre amato con entusiasmo i principi fondamentali della scienza economica, io mi sento la coscienza perfettamente tranquilla dando il mio voto alla legislazione dei premi come applicazione dei grandi principi della libertà economica, del libero scambio.

E qui è tempo, o Signori, che io la finisca, perchè altrimenti davvero dovrei chiamarmi un indiscreto.

Nella vita politica, come nell'universo, io vedo una grande legge che mi dice: *nihil per saltum*.

Andiamo adagio, e non abbiamo premura. Alti siano gli ideali, vasti gli orizzonti, quasi temerarie le aspirazioni, siamo d'accordo. Ma a passetto a passetto.

Io in queste cose amo contentarmi del poco,

e poco in verità è quello che diamo ora a questa grande mendica che è la navigazione. Ma questo poco io, lo ripeto, lo do, per parte mia, con coscienza tranquilla, sicuro di avere, nella modesta misura delle mie forze, servito i veri, i grandi interessi del paese.

(*Benissimo, bravo, bravo!*)

PRESIDENTE. L'onorevole Senatore Brioschi ha la parola.

Senatore BRIOSCHI. Io avevo chiesta la parola nella seduta di venerdì, e l'avevo chiesta mentre parlava, se non erro, l'onorevole Senatore Casaretto, quasi come fatto personale. Ma essendo passate 48 ore e più, da quel discorso, il fatto personale può essere quasi dimenticato o digerito, come alcuno mi suggerisce.

Però sento il debito rispetto al Senato di esporre quali sono le proposte della minoranza dell'Ufficio Centrale.

Nella seduta di venerdì parlarono tre oratori. L'onorevole Marescotti dimostrava ancora una fiducia in questo progetto di legge, e mi pare fosse l'ultima sua speranza. Se lo è, io mi sento in debito di togliergli anche questa speranza, sperando così a mia volta di averlo più tardi alleato nel voto.

Questa speranza egli la riponeva nell'art. 4 del progetto di legge, cioè in un articolo col quale si aumenterebbe il premio da conferirsi dallo Stato allorquando i piroscafi costruiti potessero venire in aiuto della marina militare.

Io non ripeterò qui, avendo presente l'autore, quanto il signor Ministro della marina diceva in un altro recinto, rispetto all'efficacia dello art. 4, ma siccome si è parlato molto di questi rapporti tra la marina mercantile e la marina militare, credo di dover accennare al Senato un fatto che non mi ricordo il signor Ministro della marina abbia accennato nell'altro recinto, il fatto cioè della legge americana.

Gli Americani avevano, poco dopo la guerra di secessione, stabilito che ad ogni tonnellata di aumento di marina mercantile, di piroscafi s'intende, si accordassero 10 dollari all'armatore per 5 anni, vale a dire 50 lire circa all'anno per ogni tonnellata, e così 250 lire per cinque anni, e ciò fino a che si fosse ottenuto un aumento di cinquecento mila tonnellate.

Or bene, gli effetti della legge americana, per quanto a prima vista tanto favorevole agli armatori, furono di molto inferiori a quanto speravasi.

I primi a disgustarsene furono gli armatori e precisamente perchè la legge era complicata da una serie di esigenze della natura di quella contemplata in questo art. 4.

Lo stesso è avvenuto in Francia, almeno così risulta dalle poche informazioni che si hanno finora sui risultati ottenuti in questi 4 anni dall'articolo della legge francese analogo al nostro. Quindi quest'ultima illusione dell'onorevole mio amico Marescotti cade completamente davanti ai fatti.

Io devo anche una parola all'onorevole Rossi, ma sarò brevissimo.

L'onorevole Rossi ha l'abitudine di portare qui davanti a noi un arsenale di cifre, sempre di prima mano; e compiangere noi poveri, non dirò ignoranti, ma mortali, che andiamo raccogliendole qua e là, magari in una Rivista marittima.

Ebbene con questo esuberante corredo ha egli potuto oppugnare le poche cifre che ebbi l'onore di qui esporre?

Parrebbe di sì, giacchè mentre io dissi, come è noto a tutti, che rispetto al tonnello virtuale delle marine mercantili europee l'Italia occupa il quinto posto, od il sesto, se vuoi, facendo entrare nel computo anche gli Stati Uniti d'America, egli la fece discendere al decimo. Ma sapete voi in qual modo? Classificando la potenzialità delle varie marine dal numero dei piroscafi dei quali sono composte.

Ma salvo questo lieve peccato, salve alcune allusioni le quali non mi sembrarono a proposito in questo recinto, il discorso del Senatore Rossi, e di ciò devo ringraziarlo, contiene la più ampia conferma delle mie previsioni.

Il Senatore Rossi concludeva il suo discorso con una profezia, cioè che fra le conseguenze delle disposizioni di questa legge vi sarà l'imposizione di dazi sulla importazione dei cereali, e dal suo punto di vista se ne compiaceva.

È bensì vero che oggi il Senatore Boccardo gli osserva che sarebbe singolare dare oggi premi all'arte navale, scoraggiando domani la navigazione coi mezzi dei quali si compiace l'onorevole Senatore Rossi.

Ma, onorevole amico Boccardo, vi è un altro elemento potentissimo che è stato lasciato da parte in questa parte del suo bel discorso, ed è l'elemento dei produttori in paese, ed è sopra questa rispettabile classe che fa assegnamento

l'onorevole Rossi, ed io credo con molta ragione.

L'onorevole Casaretto poi ha una teoria tutta nuova. Egli ha detto l'altro giorno che tutte le industrie devono essere protette egualmente, e aggiunse di più che i Governi sono incompetenti a giudicare a quale determinata industria debbano applicarsi i dazi protettori.

Ora come va, io gli rispondo, che questi poveri Governi così incompetenti devono pur fare dei trattati di commercio? Come va che questi poveri Governi devono presentare davanti ai Parlamenti le tariffe doganali e che i Parlamenti devono discuterle? Io non solleverò qui dispute economiche, la mia dottrina economica è così piccola che mi porrei sopra un terreno incerto, e mi farei fors'anco compiangere dall'on. Ministro della Marina.

Però osservo che l'argomento principale di coloro i quali si dichiarano favorevoli ai premi alla navigazione è questo; siccome noi proteggiamo più o meno tutte le industrie che si esercitano nello Stato, così dobbiamo proteggere anche la marina mercantile.

Ecco una delle ragioni perchè fin dal primo giorno io sentiva il bisogno di una chiara definizione di questa industria della marineria mercantile.

Oggi ne ha data una l'onorevole Senatore Boccardo, ma con tutto il rispetto per la sua dottrina devo dire non mi parve completa.

Ma anche senza addentrarci in questa spinosa disputa, credo si possano stabilire essenziali distinzioni fra il modo ordinario di protezione delle industrie ed il modo proposto a favore della marina mercantile.

Per proteggere le industrie che si esercitano in paese si stabiliscono dei dazi; dai dazi fiscali ammessi da tutti gli economisti si passa ai dazi protettori, ma si gli uni che gli altri vengono ad impinguare le finanze dello Stato. Ma i premi alla navigazione esigono invece la iscrizione nel bilancio delle spese di somme annuali; è quindi chiaro che dal punto di vista finanziario le due protezioni hanno effetti diametralmente opposti.

Io non voglio ora tediare il Senato considerando la questione, oltrechè dal punto di vista finanziario, anche da quello economico, ma sarebbe facile il provare anche da questo lato le essenziali differenze fra i due sistemi.

SÉSSIONE DEL 1882-83-84-85 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 30 NOVEMBRE 1885

Concedetemi un'ultima parola. Io dissi l'altro giorno ai miei onorevoli Colleghi Finali e Casaretto: Perchè non tuonaste con la stessa vibrata parola, allorchè in quest'Aula io combatteva la fusione delle Società?

L'onorevole Casaretto, usando del suo diritto di parola, mi rimanda l'appunto, ed unendosi, se non m'inganno, all'onorevole Rossi, esclama: voi combattendo, negando i premî alla navigazione arrestate la locomotiva al porto; voi negando i premî asseverate che essi creeranno un monopolio dove ora esiste libertà; eppure foste fautori e sostenitori delle Convenzioni ferroviarie e del monopolio ferroviario.

Ecco, onorevoli Colleghi, quando mi proverete che per solcare il mare sono necessari dei piani stradali, dei ponti, dei manufatti, spesso delle gallerie, sempre un armamento metallico, allora io incomincerò a comprendere il vostro ragionamento, perchè troverò che esistono termini di paragone. Ma allora saremo anche d'accordo sulla definizione della parola monopolio. Per me non esiste ferrovia senza monopolio, essendo questa una via esercitata da un sole, e da nessun altro senza il suo consentimento.

Ora voi mi insegnate che questo non è, e non lo sarà mai per le vie marine, e non lo sarà mai appunto perchè prima che il materiale mobile marino, se mi è permessa la parola, incominci il proprio ufficio, non furono già spesi milioni e milioni a preparargli la via.

Dopo ciò parvemi opportuno il dare consistenza ai miei desiderî ed alle mie speranze per la marina mercantile italiana, formulando alcuni emendamenti al progetto di legge che ci sta innanzi, nei quali spero avere consenziente l'on. Senatore Saracco. Non mi parve necessario sottoporli al Senato stampati, giacchè sono così semplici che alla pura enunciazione ciascuno può afferrarne il senso.

Il progetto di legge presentato dal Ministero alla Camera dei Deputati il 26 novembre 1883, come quello che dalla Camera elettiva passò a noi, consta di cinque capi. Io accetto integralmente le disposizioni del Capo 1° e del Capo 2° del progetto ministeriale; posso anzi dire di accettare in massima tutto il progetto ministeriale; salvo che avendo la Camera dei Deputati introdotto alcune modificazioni al Capo 4° che tratta dei diritti marittimi e delle imposte e queste modificazioni avendo tutte per intento

di alleggerire viepiù i carichi della marina mercantile italiana, io fedele all'ordine di idee espresse in quest'Aula ed alle opinioni manifestate più volte nella Commissione di inchiesta, sono disposto a quei maggiori alleviamenti.

Infine rispetto ai Capi 3° e 5° i quali sono ad un dipresso identici nei due progetti dovrò richiedere alcune spiegazioni al Ministero prima di accettarli come sono formulati.

In altre parole io nego il mio voto ai premi di costruzione alle navi in legno, premi che furono esclusi anche dalla Commissione di inchiesta, lo nego ai premi alla navigazione, per le ragioni e soprattutto pei fatti esposti nel mio primo discorso, pure facendo obbligo al Governo che nei trasporti ad esso spettanti sia preferita in ogni caso la bandiera nazionale.

PRESIDENTE. Il Senatore Deodati ha la parola.

Senatore DEODATI. Onorevoli Senatori. Mi pongo la domanda se dopo la larga e magnifica discussione ch'ebbe luogo possa esservi ancora posto, non per un discorso, ma per l'accenno a poche considerazioni intese a dichiarare e spiegare le ragioni del mio voto; ed a questa domanda faccio risposta affermativa, calcolando più che tutto sulla benevolenza che il Senato mi ha sempre dimostrato.

Considerando il disegno di legge che ci sta dinanzi, io non esito a riconoscere nello stesso un notevole pregio, quello della sua completezza e dell'armonia fra le parti delle quali si compone, le quali si aiutano e si completano a vicenda, formando quel complesso di disposizioni colle quali deesi venire in aiuto alla marina mercantile. Desidererei anzi che sempre nei disegni di legge spiccasse codesto pregio ch'io ravviso nel presente.

Dalla precorsa discussione rilevasi che nessuno fra i preopinanti ha nettamente proposto il rigetto della legge. Gli stessi avversari più forti ne accettano una qualche parte. Questo fatto significa che in fin dei conti siamo tutti di accordo che si devono prendere dei provvedimenti, che dei soccorsi si debbano dare, in una parola che si debba fare qualche cosa. Ma posto questo e considerato il complesso della legge, e la diversità dei provvedimenti armonicamente collegati che si completano l'un l'altro per formare un tutt'uno, non so davvero come se ne possa accettare una parte e respingere l'altra. A mio avviso adunque la vera e

propria questione che si dibatte è questa: se la legge debba essere o no emendata dal Senato: e sulla stessa io esprimo francamente il mio parere.

Data l'indole della materia che è a regolarsi, data l'indole della legge che ci sta innanzi, la quale è provvedimento anche transitorio, io non saprei acconciarmi ad accettarne gli emendamenti, che fossero intesi a perfezionare qualche sua particella, e meno ancora gli emendamenti i quali sopprimessero o profondamente modificassero l'uno o l'altro dei singoli provvedimenti; avvegnachè per tal modo resterebbe guastato tutto quel complesso armonico, che è la struttura di codesta legge e dalla cui intera attuazione soltanto può attendersi il raggiungimento dello scopo. Non senza osservare inoltre che quando venisse rifiutata a vicenda ora l'una ora l'altra delle parti, conformemente ai desiderî manifestati dai vari oppositori, si finirebbe a riuscire per una via indiretta alla negazione della intera legge; od a fare qualche cosa di consimile a quello che con tanto brio e tanto spirito ha dipinto Federico Bastiat, vale a dire la strada ferrata negativa, inquantochè tutti volevano la strada ferrata in genere, ma ognuno richiedeva qualche interruzione per servire un interesse particolare delle diverse località, cosicchè sommando tutte le interruzioni si veniva ad avere appunto la ferrovia negativa.

La discussione fin qui seguita ci apprende un'altra cosa, quella cioè che non è dato di presentare una completa definizione della marina mercantile; e ciò è ben naturale. Gli oratori che mi precedettero hanno posto la domanda: « Che cosa è la marina mercantile? » Ma s'arretarono alla risposta, nè poteva essere altrimenti.

L'onorevole Boccardo (e ben fece, nè poteva fare diversamente) in luogo di una definizione vi ha dato un'ampia descrizione delle sue funzioni. Uopo è quindi, in mancanza di definizione propria, d'accontentarsi di una nozione, e dire come fu detto: che la marina mercantile è una grande ed assai complessa industria nel più nobile e grande significato della parola, avente immense attinenze e sconfinite ripercussioni su ogni sorta d'interessi, su quelli dei privati, sui pubblici, e perfino sulla ragione di Stato.

Ed è per questa sua natura particolare che non è punto il caso di poter concedere l'uno e

negare l'altro provvedimento, ed è invece necessario di accordarli tutti, imperocchè ognuno di essi riflette e risponde alle multiformi e grandi funzioni nelle quali si esplica l'azione di questo vasto complesso che è la marina mercantile. E se siamo d'accordo che qualche cosa bisogna fare, che degli aiuti se ne debbono dare, io dico al Senato: diamo sollecitamente quanto ci viene proposto, memori del dettato che *chi dà presto dà due volte*.

Questa grande industria con tutte le attinenze, con tutte le sue funzioni quali furono così splendidamente descritte dal Senatore Boccardo, è in istato di crisi; per non dire di marasmo. Essa non domanda punto che le sia assicurata la vittoria, ma domanda soltanto che le si diano i mezzi onde poter lottare, e starà ad essa, alla sua intraprendenza ed alla sua vigoria, cercare la vittoria. Ma noi non possiamo rifiutarle i mezzi di continuare la lotta, i mezzi cioè occorrenti a mantener viva la forza per lottare.

Calcoli ed apprezzamenti quali tengo sufficientemente esatti, assicurano che in questa notevole parte dell'attività nazionale riassumentesi nell'espressione di marineria mercantile, sono impegnati ben duecento milioni; e questo non lieve, ma assai ragguardevole valore, minaccia di deperire, di sparire, di sfumare appunto se alla marina mercantile non si prestano i mezzi di potersi conservare e quindi di lottare.

In questo stato di cose può egli negarsi quel tutto quale ci viene proposto, e che pur nella sua totalità, uniti cioè gli aiuti positivi e quelli negativi, non è per certo grandissima cosa?

Rifiutarne poi una parte, secondo me, equivale presso a poco a rifiutare il tutto.

Lo stato di sofferenza e di languore della marina mercantile è indiscutibile. Io non ricercherò, se sia crisi o stato di trasformazione; se la trasformazione stessa non sia una specie di crisi. Credo che concorrano amendue queste cose.

Al punto della presente discussione non voglio far perder tempo al Senato imprendendo a fare l'analisi delle cause, e specialmente delle cause remote.

Considero soltanto il fatto quale si è, e torna evidente che lo stesso reclama urgentemente la concessione del congruo aiuto secondo il disegno della legge.



Vi sono degli uomini che amano l'assoluto; ma l'assoluto non è di questo mondo, dove invece tutto è relativo. So che taluni dicono: lo avvenire è tutto per la terra; la marina perde ogni giorno della sua importanza. Ogni chilometro di ferrovia che viene costruito, fa scemare in misura corrispondente l'importanza del mare. Taluni vanno più in là e spingendo lo sguardo assai lontano, affermano che verrà tempo in cui perfino i due grandi continenti saranno uniti da un gigantesco ponte attraverso lo stretto di Bering, e si potrà andare a piede asciutto dall'Europa in America e viceversa. Lasciamo da parte questo avvenire troppo lontano e stiamo certi che sempre sarà riservata una gran parte al mare, e di conseguenza alla navigazione.

Ammettasi pure per un momento che tale abbia ad essere questo avvenire, più o meno remoto. Dovremmo noi per questo, in vista di simile lontanissimo futuro, decretare anzitempo la morte della marina mercantile, non accordando il complesso dei provvedimenti che ci sono proposti? E con qual animo si potrà far questo in uno stato d'incertezza ed in un argomento in cui, vogliasi o non vogliasi, campeggia per necessità di cosa, l'ipotesi più o meno probabile?

Se non è certo quanto noi dobbiamo augurare per il bene e per la gloria del nostro paese, il risorgimento cioè della marina mercantile, non è nemmeno certo il fatto contrario cioè la sua sparizione. Ora in questa condizione di incertezza, l'animo non consente che si possa ricusare il complesso dei proposti provvedimenti, vale a dire di lasciarla totalmente deperire senza sperimentare quest'ultimo rimedio il quale può essere salutarissimo senza fortemente impegnare la nostra finanza.

È per tutto questo, o Signori, che il progetto di legge avrà il mio suffragio, e spero anche quello del Senato.

Ed ora mi si conceda di discorrere assai brevemente di alcune delle particolari obiezioni che si sono fatte a questo progetto di legge.

Comincio dal considerare quella che contrasta il sussidio che si vuol dare alla marina mercantile, accusandolo di esiguità e quindi di insufficienza. Facendo de' raffrontamenti con le provvisioni attuate in altri paesi si disse: « voi arrischiaste di perdere del danaro senza alcun

profitto, perchè i mezzi che concedete sono insignificanti ed inadeguati allo scopo ». Io mi permetto di fare un diverso apprezzamento: non solo credo sufficienti codesti mezzi, ma vado più in là, dicendo, non doversi punto desiderare ch'essi fossero più lauti; imperocchè io penso che il soccorso temperato è un salutare eccitamento, e che se invece il soccorso è troppo largo può bene riuscire a togliere la virtù eccitativa. Ma indipendentemente da questa ragione io accolgo grande fiducia nei salutari effetti di questi provvedimenti, quali sono formulati.

L'esperienza della vita mostra come accada frequenti volte di vedere che con tenui mezzi si ottengono de' notabili effetti. Nè si dica essere questa una tesi paradossale, la quale contraddice il principio, meglio, la legge costante della proporzionalità degli effetti alle cause.

Uopo è distinguere: quando si tratterà di cose o di istituzioni affatto nuove, si comprende tosto che da scarsi mezzi non si possono ottenere che assai piccoli effetti; ma qui si tratta di ben altra cosa; avvegnachè si ha il largo *substratum* di quello che già esiste, formato dalla forte massa dei capitali impiegati, dagli avviamenti stabiliti, dall'attività in attualità, elementi che sono sopraffatti e minacciati dalla crisi, ed i quali aspettano l'aiuto, che si propone di dare affinché la marina mercantile sia messa in grado di vivere. Sono i 200 milioni già impegnati in questa grande industria, che trovando nel sussidio, comunque non grandioso, un complemento od un'aggiunta, potranno, meglio dovranno, e con probabilità, produrre i desiderati benefici effetti.

Mi permetto, a questo proposito, di rammentare una vecchia pubblicazione spiritosa d'uno scrittore francese, intitolata: *Storia di un franco*, dove è raccontato come un uomo, il quale sebbene fosse dotato di tutte le condizioni per riuscire nella lotta per la vita, fallì solo perchè ad un dato momento gli fece difetto un franco di censo da aggiungere ai 199 franchi che possedeva.

Io credo (mi si conceda questa parentesi), che il grande e così difficile problema della beneficenza sarebbe risolto, se dessa potesse ordinarsi in modo che invece di dar soccorsi giungesse a prestare degli aiuti nei momenti critici e decisivi; imperocchè ho veduto uomini e fa-

miglie andare a bene o a male, secondo che in un dato momento, e secondo le rispettive posizioni, mancarono loro poche migliaia od anche centinaia di lire.

Ed è pur per questa osservazione ch'io voto con fiducia la serie dei proposti provvedimenti, i quali, quantunque non grandi per sè stessi, pure porteranno, a mio avviso, utili e considerevoli benefizi.

Le crisi non durano eterne, e meglio di me lo ha dimostrato l'onorevole Boccardo. I perturbamenti durano più o meno lungo tempo, ma poi le cose finiscono per riprendere il movimento verso la condizione normale.

Ora è importante ed essenziale l'esser pronti e preparati pel momento della ripresa affine di poter vincere.

Fra le opposizioni fatte a questa legge fuvene una che tende propriamente a distruggere un argomento che fu invocato e milita a suo favore, quello cioè della necessità di avere una buona e potente e vasta marina mercantile, affinchè dessa possa, all'occorrenza, divenire valido e prezioso ausiliario della marina militare.

Non ripeterò gli eloquenti fatti storici citati dall'onorevole Boccardo, i quali dimostrano come la marina mercantile abbia sempre prestato immenso e qualche volta decisivo aiuto alla marina militare. Si è obiettato che la necessità di simile aiuto era una verità durante il tempo in cui regnava la vela, e non lo sia più in oggi, in grazia del predominio del vapore.

A questo obietto ha già risposto assai bene il prefato Senatore Boccardo, ed io mi limito ad aggiungere che non è soltanto per riguardo de' trasporti che la marina mercantile potrà giovare grandemente alla militare, ma anche e più forse, per ciò ch'attiene al reclutamento del personale, il quale prontamente si assottiglia e molto in tempo di guerra e che bisogna ricomporre o completare prontamente. Questo personale non può essere fornito che dalla marina mercantile tanto a vela quanto a vapore.

Non crediate, o Signori, che il numero dei marinai diminuisca per la estensione della navigazione a vapore. Fate una visita nei porti e troverete che tanto sui piroscafi, quanto sui velieri, il numero dei marinai componenti gli equipaggi è poco su poco giù eguale. Ed è poi evidente che navigando su qualunque bastimento i ma-

rinai acquistano quelle qualità specifiche che occorrono, per le quali si rendono atti a diventare da marinai cittadini, marinai militari al servizio dello Stato.

Queste considerazioni mi conducono a rispondere all'altra obiezione parziale messa innanzi dagli oppositori, al proposito dei compensi o premi di costruzione. Si conviene di darli per la costruzione dei piroscafi, e si nega di cederli per la costruzione dei velieri, ed a giustificare questa tesi si è più o meno recisamente pronunciata questa sentenza; che la vela sia affatto morta ed affatto condannata.

Il mio amico Senatore Rossi, e con esso gli onorevoli Marescotti e Boccardo, vi hanno detto e dimostrato che ciò non è punto vero. Il Collega Boccardo in particolar modo ci ha dimostrato, quale amplissimo campo resti tuttavia e sarà sempre riservato alla marina a vela. Desidero solo di esporre al Senato un fatto particolare che tengo molto eloquente.

Nella trasformazione del materiale mobile marittimo, dalla vela al vapore, si è andato con soverchia fretta e quindi si è corsi un po' troppo oltre; perchè in tutto c'entra o poco o molto *la moda*. Pare quindi che parecchi siensi accorti esservi stata precipitazione ed esagerazione, e sia consigliabile una qualche reazione.

Pochi mesi fa (credo che l'onorevole Ministro della Marina abbia potuto vedere il fatto cui accenno) è arrivata a Venezia dall'Inghilterra una magnifica nave a vela, nuova, che fece allora il suo primo viaggio, la quale destò l'ammirazione di tutti principalmente per la meravigliosa sua attrezzatura, quale non si è mai veduta e capace di spiegare tale quantità di vela che io non saprei precisamente ridire, ma che si misura per decina di migliaia di metri quadrati.

Senatore BRIOSCHI. Ma era in ferro.

Senatore DEODATI. Sì, ma questo non toglie che possa anche esservene in legno capaci di portare eguale attrezzatura.

È rimarchevole assai che fu un inglese quello il quale cominciò a dubitare, se propriamente vi sia tornaconto a spingere la navigazione a vapore come fu spinta; e se al contrario ed in virtù dei progressi di quella scienza, a cui accennava l'onorevole Boccardo, la navigazione alla vela non abbia a tornare in grandissimo

SESSIONE DEL 1882-83-84-85 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 30 NOVEMBRE 1885

onore; perchè la navigazione a vela oltre di avere un motore gratuito ha questo notevole vantaggio che tutta la capacità del naviglio è utilizzabile pel trasporto delle merci, mentre la capacità dei piroscafi per una notevole porzione è impegnata per la macchina e gli accessori, come sono i pezzi di ricambio e pel magazzino del carbone.

La nave a vela ha questo ancora di vantaggio, che il valore impiegato non è mai così colossale, come quello rappresentato da un grosso piroscafo; per il che la perdita che avvenga per disastro di mare del veliero non arreca quei contraccolpi economici che sono la conseguenza della perdita di un grande bastimento a vapore.

Per conseguenza, ed a parer mio, non si può negare il premio o l'aiuto nè all'uno nè all'altro genere di costruzione.

Ed ancora una parola sui premi di navigazione:

Quando si accordino i compensi od i premi di costruzione, uopo è di aggiungere i premi alla navigazione, perchè altrimenti, il provvedimento isolato perde la sua importanza; per il che negando il premio alla navigazione si rende affatto inutile il sussidio limitato alle costruzioni. Secondo il mio giudizio adunque il premio alla navigazione è inevitabile.

Fu contro di questo che in particolare si sono scagliati gli oppositori e per due diversi ordini di ragioni sulle quali mi permetto di fare una qualche osservazione.

L'onorevole Saracco avrebbe nel suo discorso, se non ho frainteso, manifestato poca simpatia riguardo ai premi di navigazione, non tanto per sè stessi, quanto per l'origine o per la genesi della proposta che oggi sta nel disegno di legge avanti il Senato.

Senatore SARACCO. Anche questa.

Senatore DEODATI. Egli ha detto: Essa non è un prodotto spontaneo da parte del Governo; imperocchè i Governi di regola non fanno mai di queste proposte. Si dolse quindi che il proposto istituto del premio di navigazione sia dovuto alla iniziativa parlamentare un poco troppo padroneggiante e che il Governo l'abbia subita.

L'onorevole Saracco sa come riguardo a certe iniziative od influenze parlamentari io sia all'unisono perfettamente con lui, anzi vada più in là. Ma fa duopo distinguere ini-

ziativa da iniziativa, perchè in massima l'iniziativa parlamentare è una cosa incontendibile, essendo l'uso di una attribuzione assicurata dal patto fondamentale dello Stato. È la natura dell'iniziativa che può censurarsi, se anziché buona e correttamente usata sia inquinata da qualche vizio intrinseco o dall'azione di qualche fattore men buono. Nel caso presente, a mio avviso, non può punto ravvisarsi indole maligna nell'iniziativa in parola. Di conseguenza, lungi dal fare appunto al Governo che siasi lasciato trascinare ed abbia, non volente, ceduto, io mi congratulo con lui, d'essersi lasciato razionalmente persuadere e per aver quindi accettato ed appoggiato il progetto di legge quale sta ora dinanzi al Senato...

Senatore SARACCO. Come avvenne a S. Paolo.

Senatore DEODATI ...Daltronde, nulla trovo d'anormale e di strano che il Governo in un dato momento giudichi buona una cosa od un sistema ed in seguito al concorso dell'iniziativa parlamentare, trovi giusto e congruo di modificare le sue idee ed ampliare, come nel caso, i suoi primi propositi.

Gli avversari del presente disegno di legge, e propriamente della parte che concerne i premi di navigazione, hanno creduto di poter appoggiare la vivace loro opposizione anche ad un altro ordine di argomenti che si riassumono in una brutta parola, quella di *monopolio*.

Essi dissero presso a poco così: Nelle condizioni nelle quali si trova la marina mercantile italiana stabilendo i premi di navigazione si arriva fatalmente a dar vita ad un privilegio di fatto esclusivo, a favore della Società generale di navigazione.

L'onorevole Marescotti, facendo egli pure risuonare questa nota, deplorava la condizione dei singoli esercenti l'industria marinaresca, e diceva: che l'individuo era tiranneggiato, che per lui non c'è più indipendenza, che deve patteggiare coi potenti e subire la legge della forza. Quanto a me credo che il monopolio che qui si mette innanzi come argomento sagliente contro i premi alla navigazione, non sia che un fantasma; avvegnachè non puossi punto avere il concetto del monopolio, se desso non sia sancito mediante legge proibitiva che vieti ad altri di esercitare quello che è esercitato da un dato ente.

È una grossa parola quella di *monopolio*; ma

appunto è una parola senza sostanza, per il che avviene della stessa, quello che succede per gli spauracchi; che basta guardarli bene in faccia perchè tosto perdano ogni valore. Non è egli vero questo, onorevole Brioschi?...

Senatore BRIOSCHI. Sì.

Senatore DEODATI ....Ma quand'anche fosse propriamente vero, che dei premi di navigazione si gioverà principalmente o quasi esclusivamente la Società generale di navigazione, io mi domando se per questa ragione sarebbe a rifiutarsi il proposto provvedimento di tali premi?

Se codesta Società, la quale per la stessa legge che discutiamo non può percepire premi sulle linee sovvenzionate, pei mezzi de' quali dispone e può disporre, trovasi in grado di stabilire nuove linee, di fare maggiori viaggi, di percorrere il globo intiero ed a ciò fare sia eccitata dalla promessa dei premi di navigazione, dovremo noi muovere lamento e dovremo rifiutare l'istituto di codesti premi affine d'impedire la più ampia esplicazione delle forze e della maggiore attività della Società stessa?

Io credo che non dovremmo mai metterci sopra di questa via, la quale condurrebbe a stabilire nientemeno che il peggiore dei privilegi, il privilegio odioso inteso a colpire o frenare un ente particolare.

Voglio per un momento concedere che soltanto la Società generale di navigazione possa fruire e giovare del provvedimento in questione. Quale sarà il risultamento? Sarà che il paese avrà acquistato una gran forza viva; ed io reputo che la creazione di forza viva grande e poderosa sia sempre un largo e desiderabile profitto del paese; poco montando se dessa sia concentrata in una Società, od invece sia rappresentata dalla somma delle quantità sparse fra gli individui.

L'effetto finale e complesso sarà egualmente buono, quello di un beneficio acquistato all'intera nazione; perocchè ogni qual volta e sotto qualunque forma si creino e si aumentino delle forze grandi e vive, il paese non ci ha che a guadagnare.

Per qual motivo serio e ragionevole puossi desiderare d'impedire alla Società, di cui è parola, quella maggiore espansione d'attività di cui è suscettibile?

Pare a me che quando si hanno delle vaste

Società, delle grandi Compagnie, quello solo che si deve desiderare si è che siano potenti, forti, che possano espandersi e che facciano dei buoni affari.

La prosperità loro, la ricchezza che raccolgono poi non resta mica concentrata e chiusa nelle loro mani, ma per necessità di cose si spande, alimenta, eccita altre attività e di conseguenza ne derivano crescenti benefici per l'intera nazione.

Ma è poi vera la descrizione che ha fatto l'onorevole Marescotti della condizione che verrà fatta alle singole individualità, che cioè gli individui non potranno approfittare dei premi, che dessi abbiano perduta ogni indipendenza, che devono subire la legge dei forti?

No. Chiamatela natura, chiamatela provvidenza, certo egli è che le cose di questo mondo sono così ordinate che nel mondo stesso c'è posto per tutti — così per le Società come per gli individui. Quando si ami procedere per proposizioni assolute, e guardando esclusivamente ad alcuni fatti particolari grandiosi, agevole torna dedurre e con apparenza di logica sicura ed inflessibile conseguenze assolute; ma che appunto perchè tali, la natura delle cose chiarisce dappoi men vere, dimostrando che i fatti nella loro realtà succedono diversamente.

Consideriamo le grandi Banche. Quando si pensa che cosa sia la Banca di Francia, la Banca d'Inghilterra, la Banca nazionale nel Regno d'Italia, parrebbe secondo la logica rigorosa ed assoluta, che codesti istituti avessero a padroneggiare così interamente ed esclusivamente il credito che non restasse più nulla per gli individui.

Ma il fatto non è così. Le Banche minori continuano a funzionare e bene; ed i banchieri privati non ispariscono, ma fanno eccellenti affari, e forse in capo all'anno i loro bilanci presentano, relativamente, più utili di quelli delle grandi Banche.

Quando si è introdotto ed esteso quello che chiamasi il grande commercio, e si sono piantati que' sterminati magazzini che destano tanta ammirazione nelle maggiori città, pareva e da taluni pronosticavasi, che la presenza di questi colossali stabilimenti avesse ad assorbire tutto intero il commercio mezzano e piccolo, così all'ingrosso come al dettaglio; ma invece noi vediamo che accanto ai grandi ma-

gazzini vivono i minori negozi: e ciò appunto perchè, come dissi, a questo mondo c'è posto per tutti, per le Società, per le Compagnie e per gl'individui. E la ragione ne è chiara, ed è quella, che l'individuo spende poco, che l'individuo sa trovare quelle economie che non sanno e non possono attuare le grandi e costose Amministrazioni, chè l'individuo sa aguzzare il suo ingegno, per impedire da una parte qualsiasi dispersione e dall'altra non lasciar sfuggire alcun vantaggio, locchè non è consentito alle vaste e costose aziende. Egli è per tutto questo che molte imprese private riescono a formare bilanci migliori di quelli delle Società menzionate dall'onorevole Alessandro Rossi, e fra le altre pur la grande Società generale, che fin qui non diede punto lauti dividendi; perchè, e sempre giova ridirlo, le Amministrazioni sociali sono molto costose, e perchè le grandi gestioni non possono accudire a raccogliere tutte le particelle, tutte le molecole di profitto, ed impedire le inevitabili dispersioni.

È questa la legge manifestata dalla pratica quotidiana ed in ogni luogo.

Vogliamo gli insigni cultori dell'economia politica permettere a me, povero dilettante della stessa, di dire che tal legge rivelata dalla pratica consiglierebbe fosse abbassato un momento l'orgoglio che manifesta questa grande scienza, e che dessa fosse considerata anzichè quale dottrina completa, piuttosto come scienza in stato di formazione; e ciò perchè ogni giorno si riscontrano dei fenomeni dei quali non è dato avere soddisfacente ed intera spiegazione, e perchè anche nel mondo economico, come in genere nel Cosmos, vi sono dei misteri e degli elementi che non si possono misurare e pesare esattamente.

Egli si fu per questa parte di ignoto o di non percettibile, che mentre il mio onorevole amico Senatore Rossi e tant'altri con lui, deploravano altamente l'arrivo in Europa di bastimenti con granaglie d'ogni sorta dall'Asia ed America, ci furono dei fatti contrari, dei movimenti di rigurgito dall'Europa verso l'America.

Non voglio esporvi, o Signori, come lo potrei, tanti esempi consimili, i quali non di rado smentiscono più o meno, non la logica in sè stessa, ma le conclusioni di quella logica imperfetta e spesso fallace, quando è adoperata in temi e

cose ne' quali non è dato di calcolare ad un tempo tutte le cause minori e secondarie.

Perciò tutto accolgo la ferma credenza che non già la sola Società di navigazione, ma anche gli individui volenterosi approfitteranno dei premi di navigazioni; anche perchè per l'individuo c'è un notevole vantaggio di più, cioè una qualità della quale difettano le Società, enti artificiali, vale a dire la forza morale potentissima del sentimento.

Io credo che annunziati e presto dalla legge questi soccorsi, i singoli armatori e navigatori tosto cesseranno dallo scoraggiamento nel quale si trovano, e non più accasciati sentiranno risorgere e farsi viva la coscienza del loro valore; riprendendo lena e gagliardia, sapendosi non più abbandonati ma aiutati.

La speranza, o Signori, fondata che sia sull'aiuto congruo e quindi sufficiente, è il fattore più grande per ispirare il coraggio col quale si vincono le più forti difficoltà.

Io faccio a fidanza che mercè questa legge, quando venga, e spero non sarà lontano, il tempo della ripresa, la marina mercantile italiana abbia a ricuperare quel posto che le spetta nel mondo.

Un ultimo argomento io vorrei invocare, ed è quello della giustizia. Signori, quanti aiuti non ha votato il Parlamento italiano al seguito di domande assai meno fondate della presente!

Se tanto si è fatto, e forse troppo per la terra, facciamo pure qualche cosa per il mare, locchè credo sia un preciso dovere. Non dirò che negli affari pubblici si debba seguire il precetto cui deve obbedir sempre l'individuo: « fa quanto devi ed avvenga che può ». Ma è pur certo non poter lo Stato arretrarsi dall'adempire al dovere che per comune sentimento ha verso la marina mercantile; e che non può venir meno allo stesso, pel dubbio che l'esito non possa corrispondere all'aspettativa.

Quindi, o Signori, ringraziando il Senato della benevola attenzione che mi ha prestato, mi riassumo dicendo: che tutte le ragioni di convenienza, di buona politica, di buona amministrazione e di giustizia, consigliano a gara che si dia come io do il voto favorevole alla legge. (*Segni d'approvazione*).

PRESIDENTE. Il signor Senatore Rossi Alessandro ha facoltà di parlare.

Senatore ROSSI A. Non attedierò il Senato a quest'ora; soltanto risponderò al Senatore Brioschi che i dati che io raccolsi e che citai, non hanno la pretesa di essere migliori dei suoi; ho detto che li ho tolti dal *Bureau Veritas* donde li trasse la *Revue Maritime française* da lui citata.

Dopo nominati i bastimenti ho nominato anche le tonnellate: e ne risulta che la marina mercantile italiana è non la quinta, come egli disse, ma la quarta, se vi si antepongono gli Stati Uniti, e la terza dopo l'Inghilterra e la Norvegia. È la settima invece pel naviglio a vapore perchè vengono prima dell'Italia, l'Inghilterra, l'America, la Germania, la Francia,

la Spagna e l'Olanda, e questi dati riflettono le navi che sono al di sopra di una stazza di 50 tonnellate per i bastimenti a vela e di 100 tonnellate per i piroscafi.

Non ho altro da aggiungere.

PRESIDENTE. Domani alle due pomeridiane seduta pubblica per la continuazione della discussione del progetto di legge sulla marina mercantile.

Avverto quei signori Senatori che intendessero prender parte al trasporto funebre del compianto Senatore Ponzi, che esso avrà luogo alle 3 pom. partendo da via della Gatta, n. 5.

La seduta è sciolta (ore 5 e 30).

