

CLXXVIII.

TORNATA DEL 1° DICEMBRE 1885

Presidenza del Presidente DURANDO.

Sommario. — Prestazione di giuramento del Senatore Valsecchi — Seguito della discussione del progetto di legge per Provvedimenti riguardo alla marina mercantile — Discorso del Ministro della Marina — Dichiarazioni del Ministro di Agricoltura, Industria e Commercio.

La seduta è aperta alle ore 2 e 30.

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

Il Senatore, *Segretario*, CORSI L. dà lettura del processo verbale della tornata precedente il quale viene approvato.

Prestazione di giuramento.

PRESIDENTE. Trovandosi presente nelle sale del Senato il commendatore Valsecchi, teste nominato Senatore del Regno ed i cui titoli vennero convalidati dal Senato nella seduta di ieri, prego i signori Senatori Tornielli e Saracco di introdurlo nell'aula per la prestazione del giuramento.

(Il Senatore Valsecchi è introdotto nell'aula e presta giuramento nella formola consueta).

PRESIDENTE. Do atto al signor Senatore Pasquale Valsecchi del prestato giuramento, lo proclamo Senatore del Regno ed entrato nel pieno esercizio delle sue funzioni.

Seguito della discussione del progetto di legge N. 187.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del progetto di legge « per provvedimenti riguardo alla marina mercantile ».

La parola è all'onorevole Ministro della Marina.

BRIN, Ministro della Marina. Dopo gli eloquenti discorsi pronunciati a favore e contro questo disegno di legge, io debbo fare appello a tutta l'indulgenza del Senato; giacchè se molte delle quistioni attinenti a questa legge hanno un'indole prettamente tecnica, sulle quali io mi sforzerò di dare delle spiegazioni che oso sperare saranno tali da soddisfare non solo il Senato, ma anche gli stessi oppositori della legge, molte altre questioni invece, specialmente dopo l'ampiezza e l'elevatezza degne veramente di quest'illustre Assemblea, cui è stata portata la discussione, hanno attinenza stretta colla finanza e col regime economico dello Stato, questioni queste che, come tutti sanno, sono affatto estranee alla mia competenza.

Egli è quindi per ciò che io faccio appello alla

indulgenza del Senato e dei valentissimi oppositori del progetto di legge, i quali sono versatissimi nelle discipline economiche.

L'onorevole Marescotti nel suo discorso dell'altro giorno, osservava come gli onorevoli Saracco e Brioschi avessero portata la discussione sopra un terreno completamente nuovo irradiandolo di nuova luce.

Finora si era creduto da tutti che la nostra marina mercantile fosse in uno stato di vera decadenza.

Gli onorevoli Senatori Saracco e Brioschi invece hanno creduto dimostrare che vi sia esagerazione in quest'affermazione; e che sia più esatto il dire che la nostra marina, anziché in decadenza, sia in uno stato di leggiero progresso, e che volendo anche abbondare nel senso dei pessimisti, tutt' al più si possa dire che la nostra marina è stazionaria.

Per arrivare a quel risultato gli onorevoli opposenti si sono appoggiati sui dati statistici contenuti nella ultima Relazione sulla marina mercantile ed hanno osservato giustamente che si trattava di un documento ufficiale.

Gli onorevoli Saracco e Brioschi hanno osservato come risultasse da questo documento che nel 1876 la marina a vela italiana disponeva di 1,020,000 tonnellate di stazza, e quella a vapore di 57,000; totale 1,077,000 tonnellate di stazza. Nel 1884 invece la marina a vela scese a tonnellate 848,000 e quella a vapore salì a 122,000; totale 970,000 tonnellate. Paragonando il tonnello totale si ha pel 1884 una diminuzione di 107,000 tonnellate rispetto all'anno 1876.

Ma gli onorevoli Senatori hanno cercato di dimostrare che questa era una diminuzione apparente, mentre che in fatto si è avuto un leggiero aumento nel materiale della marina italiana. È ammesso da tutti, essi dicono, la maggiore potenzialità, o capacità di trasporto, della marina a vapore rispetto alla marina a vela, stante la maggiore rapidità e sicurezza dei suoi viaggi, e questa potenzialità delle due marine sta come 3 a 1; bisogna quindi moltiplicare per 3 il tonnello della marina a vapore per paragonarlo a quello della marina a vela. Ciò facendo si arriverebbe al risultato che nel 1885 invece di una diminuzione di 107,000 tonnellate nella nostra marina rispetto a quello del 1876 si avrebbe un aumento di 23,000 tonnellate.

Questo veramente è un leggiero aumento del 2 per cento circa, ma è pure sempre un aumento, se non nel tonnello, nella potenzialità. Quindi non vi è crisi; tutt' al più si può dire che vi è uno stato stazionario.

Credo di avere ripetuto con esattezza il loro ragionamento.

Certo mi rendo conto che il risultato ottenuto con questo utile ragionamento, risultato così discorde dalla convinzione di tutti quelli che conoscono le condizioni della nostra marina, e della generalità di quelli che da parecchi anni sentono a parlare di queste condizioni, mi rendo conto, dico, che questo risultato sia stato accolto come una rivelazione dall'onorevole Marescotti e con stupore dagli onorevoli Casaretto, Boccardo ed altri. E di fatti da molti anni si era parlato da tutti di una crisi gravissima che travagliava la nostra marina.

Il Parlamento aveva ammesso questo stato di cose e decretò di deferire ad una Commissione di inchiesta la ricerca delle cause di questa crisi. Questa Commissione fu eletta; l'inchiesta si fece solennemente e con accuratissime indagini.

In questa Commissione d'inchiesta, come doveva necessariamente avvenire, si manifestarono diversità di pareri sopra i rimedi da adottarsi per superare la crisi; ma quanto alla esistenza di questa, quanto allo stato di vera e pronunciata decadenza della nostra marina vi fu unanimità di pareri.

Il Senato conosce gli atti di questa Commissione d'inchiesta, e la sua relazione che fu a buon diritto chiamata un lavoro magistrale, e sa a quali conclusioni essa arrivò.

In seguito a questi lunghi studi e ricerche, il Governo obbedendo, direi quasi, al mandato datogli dal Parlamento ha creduto suo dovere di presentare dei provvedimenti per venire in aiuto alla nostra marina mercantile.

Nell'altro ramo del Parlamento si sono discussi questi provvedimenti. Vi fu divergenza di opinioni a riguardo di essi, ma il fatto dell'esistenza della crisi in cui si dibatte la nostra marina mercantile non fu messo in dubbio da nessuno.

Ora, sarebbe ben strano che tutti, Parlamento, Commissione d'inchiesta e Governo si fossero ingannati, e che in tanti anni l'errore

non fosse stato rilevato da nessuno, ed è naturale il senso di stupore provato da parecchi onorevoli Senatori all'annuncio di questa scoperta fatta al momento in cui il Senato si accingeva a discutere i provvedimenti in favore della marina mercantile già adottati dall'altro ramo del Parlamento.

E questa scoperta deve destare un certo senso di stupore specialmente in tutti coloro che per una ragione qualunque, anche solo perchè soggiornano in una città marittima, hanno avuto occasione di trovarsi a contatto delle classi marittime e sentirne i lamenti.

Io, che per ragioni d'ufficio devo occuparmi più specialmente di questa questione, che leggo tutti i rapporti che vengono dai nostri comandanti all'estero, pur troppo rilevo con dolore quello che i medesimi rapporti constatano, cioè come la nostra bandiera vada via via sparendo anche in alcuni di quei paraggi, dove altra volta la marina italiana occupava uno dei primi posti.

Per esempio la costa occidentale dell'Africa era una volta frequentata dalla marina ligure, e l'altro giorno io leggevo il rapporto del Comandante della R. nave la *Staffetta*, che è stata ora in quei paraggi, il quale constatava che mentre là si vede la bandiera portoghese, spagnuola, germanica, francese, inglese, di navi italiane non se ne vede alcuna.

Nell'estremo oriente si può dire che la nostra bandiera non comparisce più, e ciò si rileva dai bullettini mensili del passaggio del canale di Suez, dove pur troppo si vede quale triste figura faccia la bandiera italiana attraverso quel canale, che aveva destate tante speranze in Italia.

Altro esempio: a Rangoon, dove prima le navi italiane approdavano in gran numero pel trasporto del riso, e talune volte si trovavano in quelle acque ben cento navi italiane, talchè il nostro Governo inviò colà nel 1871 una nave da guerra incaricando il comandante di stipulare colla Birmania un trattato di commercio, ora la nostra bandiera comparisce raramente.

L'onorevole Casaretto, se non erro, accennava come altra volta la bandiera italiana prendesse gran parte ai trasporti commerciali in Inghilterra, facendo specialmente nel trasporto dei grani concorrenza al naviglio britannico medesimo. Lo stesso fatto si verifi-

cava pel trasporto del *guano* dal Pacifico in Inghilterra. Ora, (e me ne appello a quanti si interessano di queste questioni) le cose sono molto cambiate.

Se prendiamo l'ultima statistica inglese in quanto riguarda il rapporto fra tutte le bandiere che figurano nel commercio inglese, possiamo costatare una vera decadenza per la bandiera italiana.

Mentre per la più gran parte delle bandiere si verifica un aumento, la sola bandiera italiana è in diminuzione sensibile nel movimento dei porti inglesi.

Rilevo dalla statistica ufficiale inglese la proporzione presa dalle varie bandiere nel traffico marittimo dei porti inglesi nel 1880 e nel 1884. Sopra 100,000 tonnellate di movimento la parte proporzionale della bandiera danese è salita dal 1880 all'84 da 2286 a 2428 tonnellate; della bandiera germanica da 5327 a 5765; della bandiera olandese da 1913 a 2127; della bandiera francese da 2987 a 3056; della bandiera spagnuola da 1068 a 1466; delle altre piccole bandiere in complesso da 191 a 428.

Quando arriviamo alla marina italiana troviamo che, mentre nel 1880 la sua parte proporzionale era di 1938 tonnellate, nel 1884 è discesa a 1308.

Voi vedete quanto queste cifre confermano ciò che ha esposto l'onorevole Casaretto.

Del resto basta consultare i rapporti dei nostri Consoli all'estero pubblicati nel *Bollettino Consolare* per vedere come tutti constatino la diminuzione nella parte che prende la nostra bandiera al traffico dei porti esteri.

Se passiamo ai nostri porti, lo stesso fenomeno si verifica.

Tutti quelli che vivono nelle nostre città marittime possono facilmente constatare quanta parte preponderante ha la bandiera estera rispetto alla nostra, mentre che prima succedeva tutto il rovescio, e questo regresso della nostra bandiera si va accentuando tutti i giorni di più.

Io prendo il porto di Genova che è il maggior emporio del nostro commercio marittimo.

A Genova nel 1882 il movimento del porto, *arrivi e partenze* era di 4,660,000 tonnellate; nel 1883 è cresciuto a 4,878,000; nel 1884 a causa del colera si è avuto una piccola dimi-

nazione, ma è sempre stato superiore al 1882, cioè di 4,823,000.

Ebbene, mentre nel 1882 la parte proporzionale della bandiera italiana era del 50,85 per cento e quella della bandiera estera 49,15 per cento, (la bandiera italiana aveva ancora una leggiera preponderanza) nel 1884, questa parte proporzionale era per la bandiera italiana del 43,82 per cento e per la bandiera estera del 56,18 per cento.

Si potrebbe avere la consolazione di dire che se il traffico afferente alle bandiere estere cresce, quello della nostra non diminuisce, vale a dire che, crescendo il commercio marittimo nel porto di Genova, le bandiere estere hanno acquistato questo aumento ma che la parte nostra restò costante.

Ebbene nemmeno questo conforto ci resta.

Non solo è diminuita la percentualità per la nostra bandiera, ma è diminuita la quantità totale.

Mentre che nel 1882 la bandiera italiana figurava per 2,370,000 tonnellate, alla bandiera estera toccavano 2,290,000 tonnellate. In quell'epoca, come vedete, nel traffico del porto di Genova l'Italia aveva ancora la preponderanza. Invece nel 1884 la bandiera estera è salita da 2,290,000 a 2,709,000 tonnellate; la bandiera italiana è discesa da 2,370,000 a 2,114,000 tonnellate.

Quindi non solo di tutti questi aumenti del traffico non prendiamo la nostra parte proporzionale, non solo restiamo come eravamo prima, ma siamo in vero regresso. Lo stesso fenomeno succede a Marsiglia uno dei porti più frequentati dalla bandiera italiana.

A Marsiglia nel 1883 la bandiera italiana aveva il 12.17 per cento del traffico totale; nel 1884 questa proporzione è discesa al 10.98 per cento.

Un fenomeno opposto si è verificato per la bandiera francese non solo a Marsiglia, ma nei principali porti francesi dopo che la legge per la marina mercantile fu promulgata come avrò l'onore di dimostrare più tardi quando parlerò degli effetti prodotti da questa legge in Francia.

Anche per Marsiglia se, oltre ch'è alla parte proporzionale toccata alla bandiera italiana nel traffico di quel porto, badiamo all'ammontare assoluto, vediamo la stessa decadenza.

Nel 1883 toccarono nel traffico di quel porto alla bandiera italiana 1,073,000 tonnellate, nel 1884 solo 856,000 tonnellate.

Come si vedè da tutti questi dati incontrastabili, risulta che la nostra bandiera è di mano in mano sopraffatta dalle bandiere estere e che già è completamente scacciata da taluni paraggi che prima frequentava.

Ciò per l'estero. Anche per il commercio marittimo dei nostri porti risulta che la bandiera estera riprende una parte sempre più prevalente di anno in anno.

Se poi volgiamo lo sguardo ad un altro ordine di fatti che sono, si può dire, alla portata di tutti quelli che vivono nei paesi marittimi, essi valgono a sempre più confermare lo stato di vera e profonda crisi della nostra marina mercantile.

Parècchi anni fa l'industria delle costruzioni navali era una delle più fiorenti; l'attività dei nostri cantieri era rinomata, ed era argomento di vera soddisfazione in chi li visitava.

In alcuni porti, sulla riviera di Genova, come Savona, Varazze e Sestri, le spiagge erano popolate di una lunga fila di navi in costruzione ed i nostri cantieri in taluni di questi centri marittimi potevano per la loro floridezza gareggiare con quelli inglesi.

Lo stesso fatto si verificava a Chiavari, Viareggio, Livorno, e via via a Gaeta, a Sorrento ed in tutta la penisola Sorrentina, e a Venezia.

Questo stato di cose è pur troppo cambiato. Questa industria ora è scomparsa. Consultate la statistica della marina mercantile e vedrete che invece delle 95,000 tonnellate di produzione annua, siamo precipitati a 15,000 e finò a 11,000 tonnellate.

Qualunque siano i fenomeni che si vogliono osservare relativamente allo stato presente della nostra marina mercantile, si troverà che tutti concorrono a provare in modo non dubbio che essa è in decadenza pronunciata che si avvicina ad una quasi liquidazione.

Io credeva che su questa verità non si potesse più discutere; l'aveva riconosciuta fin da parecchi anni fa il Parlamento, la riconfermò, dopo accurate indagini, la Commissione d'Inchiesta sullo stato della marina mercantile, e l'ammisero tutti coloro che si occupano delle cose di mare.

Ora a fatti così concordanti, così numerosi,

SESSIONE DEL 1882-83-84 85 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 1° DICEMBRE 1885

così positivi si contrappone, direi quasi una astrazione, la potenzialità della nostra marina! Si moltiplica per tre il tonnelloaggio della marina a vapore per tenere conto della sua potenzialità teorica; lo si somma col tonnelloaggio della marina a vela, e poiché con questa operazione aritmetica si arriva al risultato che nel 1884 si ha, rispetto al 1876, cioè in 8 anni, un leggerissimo aumento del 2 % circa in questa potenzialità, si trascurano tutti i fatti positivi a cui ho accennato e si dice: vedete, nella potenzialità della nostra marina non vi fu diminuzione, vi fu un aumento, benchè leggerissimo, quindi non vi è crisi.

Anzitutto, se si vuole ricorrere a questa astrazione della potenzialità della nostra marina, per arrivare a delle conclusioni ragionevoli bisognerebbe tener conto anche della misura nella quale variò nello stesso intervallo di tempo la potenzialità delle altre marine.

Farò questo confronto colle tre principali marine europee, cioè l'inglese, la francese e la germanica.

Eccò i dati sulla potenzialità di queste marine nel 1876 e nel 1884, valutando la potenzialità dei piroscafi a tre volte il loro tonnelloaggio, rispetto a quello dei velieri.

Quadro dimostrativo della potenzialità della marina inglese, francese, germanica ed italiana negli anni 1876 e 1884.

BANDIERE	Tonnellate di velieri		Tonnellate di piroscafi		Potenzialità dei piroscafi (tre volte il loro tonnelloaggio)		Potenzialità totale (vela e vapore)		Aumento di potenzialità nel 1884	Aumento percentuale (1)
	Anno		Anno		Anno		Anno			
	1876	1884	1876	1884	1876	1884	1876	1884		
Inglese . .	5,814,276	5,065,054	2,150,302	4,249,442	6,450,906	12,748,326	12,265,182	17,813,380	5,548,198	45 %
Francese . .	792,836	431,495	218,449	490,559	655,347	1,471,677	1,448,183	1,903,172	454,989	31 %
Germanica . .	922,704	864,661	180,946	397,573	542,838	1,192,717	1,465,542	2,057,380	591,838	40 %
Italiana . .	1,020,488	848,704	57,881	122,297	173,643	366,891	1,194,131	1,215,595	21,464	1,8 %

(1) Le cifre del tonnelloaggio di alcune marine pel 1884 si riferiscono al 1° settembre, non avendosi dati positivi circa il tonnelloaggio al 31 dicembre stesso anno.

Queste cifre sono troppo eloquenti perchè io abbia ad insistere sulle conseguenze che da esse risultano.

Mentre la potenzialità della marina inglese è aumentata di 5,548,189 tonnellate, quella della marina francese di 454,988 tonnellate, quella della marina germanica di 591,838 tonnellate, la nostra aumentò di sole 21,464 tonnellate.

La potenzialità della marina inglese aumentò dal 1876 al 1884 del 45 per cento, quella della marina francese del 31 per cento, quella della marina germanica del 40 per cento, la nostra di meno del 2 per cento. Io domando se, an-

che presa questa nuova misura del tonnelloaggio della nostra marina adottata dagli onorevoli oppositori, non si arrivi allo stesso risultato che la nostra marina è in un vero stato di decadenza.

Io domando se queste cifre non spieghino il fatto constatato da tutte le statistiche che la nostra bandiera è di anno in anno sopraffatta dalle bandiere estere sia nei porti esteri che nei nostri. Poichè vi sono due modi di affogare: uno è quello di affondarsi sempre più, e l'altro è quello di restare fermi e vedere le acque attorno a noi crescer di mano in mano; il metodo è diverso, ma il risultato è lo stesso

e pochissimo soddisfacente per quegli che lo deve subire.

Ed è quello che avviene per la nostra marina mercantile; i mezzi di cui essa dispone per la lotta nel mondo marittimo restano costanti, quelli delle altre marine crescono rapidamente; è cosa naturale quindi che essa si mostri sempre più impari a sostenere questa lotta e sia sopraffatta dalle altre marine.

Ma anche volendo attribuire tanta importanza a questo concetto della potenzialità della nostra marina a vapore, occorre di osservare che essa ora non si sviluppa e ciò per le sue condizioni speciali. Spiegherò meglio il mio concetto.

La nostra marina a vapore in gran parte si compone di marina sussidiata, cioè di marina intesa a compiere certi viaggi poco remuneratori, e per ottenere questo risultato si pagano forti sovvenzioni. Non è a stupirsi quindi che i trasporti afferenti a questa marina a vapore sussidiata, che costituisce tanta parte della nostra marina a vapore, corrispondano ad una cifra molto minore a quella che risulterebbe col coefficiente di 3 volte rispetto alla vela, adottato dagli onorevoli oppositori.

Quindi questa marina a vapore sussidiata che figura nelle nostre statistiche per 70,000 circa tonnellate nelle 120,000 del tonnellaggio totale, ha una potenzialità teorica ma non effettiva. Guardate le statistiche e voi vedrete che i trasporti annuali di merci eseguiti da queste 70,000 tonnellate di marina a vapore sussidiata sono di 700,000 circa tonnellate. La potenzialità di quei piroscafi, secondo la formola degli onorevoli oppositori, sarebbe di 210,000 tonnellate, i trasporti eseguiti in un anno sono di 700,000 tonnellate; vale a dire, se fosse vera quella formola, basterebbero tre viaggi circa annuali per sviluppare la loro potenzialità, mentre che il numero dei viaggi è in media molto, ma molto maggiore. È evidente dunque che la potenzialità della nostra marina a vapore calcolata dagli onorevoli oppositori, è una potenzialità tutt'affatto teorica, per nulla effettiva.

Se adunque il rapporto adottato dagli onorevoli oppositori per calcolare la potenzialità delle navi a vapore, cioè di tre volte il tonnellaggio di una nave a vela, può essere esatto, applicato alla marina mondiale, porta a con-

seguenze inesatte quando è applicato ad una marina a vapore come la nostra, composta in gran parte di piroscafi a cui si danno forti sussidi, che sono veri premi di navigazione come quelli considerati in questa legge, ma solo in una misura molto, ma molto più alta e che appunto in forza di questi sussidi può navigare senza sviluppare la sua potenzialità.

L'onorevole Saracco ha confortato con altre osservazioni la sua tesi, quella cioè che la nostra marina non è in istato di crisi, o che almeno si esagera l'acutezza della medesima allo scopo di ottenere i premi che sono contemplati in questa legge.

Anche qui egli ricorre ai dati contenuti nella relazione ufficiale sullo stato della marina mercantile.

Ora egli osservò come risulti da questa relazione che il numero degli iscritti marittimi, cioè di tutti quelli che si dedicano alla navigazione ed alle arti marittime, non sia in diminuzione.

Prendiamo per esempio i marinai.

Nel 1880 la nostra marina mercantile contava 86,000 fra marinari e mozzi. Ebbene, nel 1884 questo numero salì a 93,000. Si potrebbe quindi dedurre da questo fatto che non solo non vi sono sofferenze fra la classe marittima, ma piuttosto prosperità, visto che essa aumenta di numero.

Certo, si dovrebbe dire anche *a priori* che questo fatto sarebbe molto strano, poichè anche gli onorevoli oppositori ammettono che le navi a vela, le quali impiegano la maggior parte dei marinai, sono in decisa diminuzione, mentre che i piroscafi pei quali vi fu un leggero aumento, come tutti sanno, impiegano, relativamente, un piccolo numero di marinai.

Ma circa l'aumento della gente di mare occorre fare qualche osservazione.

Io credo che coloro i quali conoscono un po' il littorale, sappiano come esista una causa che ha influito molto ad aumentare questo numero di marinai, che figurano nelle iscrizioni praticate presso le capitanerie di porto, ed è la differenza di trattamento che prima si aveva rispetto alla leva fra la gente di mare e quella di terra, differenza che sparì solo quest'anno in cui venne promulgata la nuova legge per la leva marittima.

Siccome l'antica legge sulla leva marittima permetteva il passaggio dal 1° al 2° contingente,

mediante il pagamento di una determinata somma, mentre nell'esercito si era introdotto da molti anni il servizio obbligatorio, molti si sono fatti inscrivere sulla matricola della gente di mare, senza nessuna intenzione di dedicarsi alla navigazione, ma facendo, come si dice ordinariamente, viaggiare il libretto da una ad altra città lungo il litorale, nello scopo di provare l'acquisto del periodo di navigazione prescritto dalla legge per poter ottenere quella iscrizione.

Oltre a ciò occorre di osservare come la decadenza della nostra marina è cominciata sei o sette anni fa ed è facile comprendere come essa abbia una influenza molto lenta sulla diminuzione della gente di mare perchè tutti coloro che ne facevano parte altra volta, quando la Marina era florida, continuano a rimanervi iscritti, malgrado che trovino difficilmente ad esercitare la loro professione, quindi la diminuzione, ove continuasse questo stato di decadenza della nostra marina, si produrrebbe negli anni successivi, e cioè, quando in seguito alla poca remunerazione che troverebbe la professione di marinaio, diminuirebbe di anno in anno il numero dei giovani che si dedicherebbero al mare, e quindi il numero delle iscrizioni fra i marinai.

E per convincersi sempre più come sarebbe cosa erronea il dedurre, dal paragone del numero degli iscritti marittimi, delle conseguenze circa lo stato della nostra marina, io prenderò un altro esempio dalla statistica stessa citata dall'onorevole Saracco. Egli per certo ammetterà che, se non l'industria della navigazione, quella almeno delle costruzioni navali è in assoluta decadenza. Qui non si tratta più di crisi più o meno acuta, si tratta invece di un vero disastro. Tutti quelli che viaggiano lungo le nostre riviere hanno potuto constatare che i nostri cantieri di costruzione, già così floridi, sono completamente deserti. Da un'annua produzione di 90 e fino 95 mila tonnellate di bastimenti siamo discesi a 11,000 tonnellate.

Quindi, almeno per ciò che riguarda le costruzioni navali, io sono certo che anche l'onorevole Saracco ammette la gravità della crisi in cui da parecchi anni essa si trova. Ebbene, se noi guardiamo in quella statistica citata dall'onorevole Saracco, noi troviamo che il numero dei carpentieri, che sono gli operai che erano

impiegati in quest'industria, già così fiorente, non è diminuito. Di fatti nel 1880 i carpentieri erano 13,700 e nel 1884 13,500.

Il fatto di non vedere diminuito il numero di questi operai non dimostra quindi per nulla che l'industria delle costruzioni sia in stato normale, mentre sappiamo che essa invece è, si può dire, distrutta.

A proposito dei marinai vi ha un altro fatto ancora a considerare.

Parecchi di essi, costretti dalle condizioni poco felici della nostra marina mercantile, vanno a navigare su bastimenti esteri. Non abbiamo dati positivi sul numero di questi marinai che navigano all'estero e ognuno comprenderà la difficoltà di procurarsi tali dati. Tutti i giorni pervengono al mio Ministero istanze di individui che chiedono la regolarizzazione dei loro libretti per recarsi in Austria, in Francia, in Spagna, in Inghilterra.

L'Inghilterra è quella che impiega maggior numero di marinai esteri.

Tanta è la prosperità di quella marina mercantile, che oltre ad impiegare un enorme numero dei suoi marinai, arruola un gran numero di marinai forestieri, e questo numero aumenta di anno in anno, e questo è un altro indizio della prevalenza oramai preponderante, e che non ha altro esempio nella storia del mondo, di quella marina sopra tutte le altre.

Nel 1851 la marina mercantile inglese impiegava 142,000 marinai dei quali 6000 circa forestieri. Al giorno d'oggi il numero dei marinai impiegati da quella marina è di 200,000 dei quali ben 28,000 sono forestieri.

Nella stessa statistica inglese è segnalata la composizione dell'equipaggio di parecchi velieri nel 1870 e nel 1880. Nel 1870 i marinai italiani di questi equipaggi figuravano per meno dell'1 %; nel 1880 questa proporzione arriva quasi al 5 %. Anche questi fatti vengono sempre più a spiegare come la non diminuzione della gente di mare si concili perfettamente colla decadenza della nostra marina.

L'onorevole Saracco ha combattuto anche l'opinione divisa da molti, che l'esistenza di una florida marina mercantile sia necessaria per assicurare le sorti di una marina militare. A suffragio del suo tema egli ha citato l'opinione dell'ammiraglio francese Jauréguibery il quale, essendo ministro, ha detto alla tribuna

francese, che una volta si poteva ritenere indispensabile di dovere reclutare il personale della marina militare fra quello della marina mercantile, ma che ora la marina militare poteva fare a meno dell'esistenza di una marina mercantile.

Non voglio discutere questa opinione, ma si può affermare che dessa per quanto autorevole è un'opinione isolata e poco conforme a quella manifestata da molti altri ufficiali e ministri della marina francese e poco conforme anche alla costante politica seguita a questo riguardo dal Governo francese. Tutti sanno quali sforzi abbia sempre fatto quel Governo per incoraggiare la grande pesca, quali sforzi faccia perche, per esempio, la pesca del corallo si faccia con bastimenti di bandiera francese e perche i nostri corallari prendano la nazionalità francese. E tutto questo si fa specialmente per premure che gli sono fatte dai Ministri della marina francese, i quali tutti sentono l'importanza per la potenza navale francese che quella grande nazione possa disporre di buoni marinai educati dalla marina mercantile.

Del resto si può dire che questa è l'opinione di quasi tutti i Governi. Il Ministro della marina americana, quantunque si tratti di un paese che ha una considerevole marina mercantile ed una piccola marina da guerra, nel suo rapporto al Congresso diceva nel 1882:

« Se la marina mercantile è dipendente nei momenti critici dalla marina militare, così da altra parte la marina militare non può trovare le sue risorse che nella marina mercantile. »

Io citerò un'altra autorità, quella dell'illustre Barnaby, capo delle costruzioni all'Ammiraglio inglese. In uno studio fatto nel 1883 sulla potenza relativa militare marittima delle varie nazioni, diceva: « il potere di fare è di poter continuare la guerra sui mari dipende dai seguenti elementi che io metterò in ordine d'importanza. Il primo, diceva, è la qualità, l'estensione della marina mercantile in bastimenti ed in uomini.

Si vede dunque quanta importanza anche in Inghilterra si dia all'aver una florida e numerosa marina mercantile, e ciò benchè si tratti di un paese dove la marina militare recluta tutto il suo personale non mediante la leva, ma per arruolamenti volontari.

Da parecchi anni l'ammiraglio inglese ha istituito il cosiddetto registro dell'ammiraglio; dove iscrive tutti i bastimenti della marina mercantile a vapore che possono servire per usi militari, e questa risorsa è calcolata come uno dei precipui elementi di forza militare per quel paese.

Abbiamo veduto ultimamente, quando sorse la minaccia di guerra fra l'Inghilterra e la Russia, l'ammiraglio inglese noleggiare molti dei più rapidi piroscafi inglesi, anzi noleggiare dalle marine estere quei pochi vapori di grande velocità che possedevano, per evitare il pericolo che passassero in mano del nemico possibile; e di fatti il piroscafo più rapido della nostra flotta mercantile, il *Nord America*, fu in quell'occasione noleggiato dall'ammiraglio inglese.

Nello studio, che ho già citato, fatto dal Barnaby per computare la potenza relativa marittima delle varie nazioni, egli metteva in linea di calcolo i piroscafi posseduti dai vari paesi di una velocità di 14 miglia e più, i quali possono tornare di grande sussidio alla marina militare.

A quell'epoca; cioè nel 1883, l'Inghilterra poteva disporre di 66 di tali piroscafi (ed ora ne possiede un numero molto maggiore); la Francia 15, la Germania 6, la Spagna 2, l'Italia niente!

Questo, fra parentesi, è un altro sintomo della prosperità della marina mercantile italiana!

Del resto a proposito dell'opinione manifestata dall'onorevole Senatore Saracco, è certo che teoricamente si può immaginare che un paese possa crearsi una marina militare senza possedere una marina mercantile, specialmente ora col vapore; ciò si può perfettamente immaginare, quantunque creda che la storia non registri esempio di un paese che abbia avuto potenza militare marittima senza avere una marina mercantile; tesi che ha molto eloquentemente svolta ieri l'onorevole Boccardo; od almeno se hanno esistito di queste creazioni, esse sono state creazioni artificiali ed hanno durato pochissimo tempo e poi sono ben presto perite.

Ma, ripeto, si può immaginare benissimo una marina la quale (come diceva quell'ammiraglio francese citato dall'onorevole Saracco) formi da

sè i suoi cannonieri, macchinisti e fuochisti, faccia esercitare i suoi marinai, e provveda a tutti i mezzi di trasporto del carbone, viveri, materiali, ecc.

Ma una simile organizzazione militare non avrebbe riscontro in nessun paese. Persino l'Inghilterra, la quale si accosta di più a questo sistema, poichè, come si sa, essa non ricorre alla leva per reclutare il personale della sua marina, il quale è composto tutto di volontari, educa il suo personale di bassa forza prendendo dei giovani volontari e facendone dei mozzi, e dopo educatolo non lo tiene a servizio durante tutto il tempo della ferma, ma lo versa nella riserva che ascende alla considerevole cifra di 40,000 marinai. Questi uomini della riserva sono chiamati una volta l'anno per gli esercizi militari, ed è prescritto che queste chiamate si facciano nelle epoche dell'anno, in cui questi marinai sbarcano dai bastimenti mercantili, tanta è la importanza che colà si dà a che questi uomini continuino il loro esercizio professionale nella marina mercantile. Malgrado ciò si sa che la marina inglese ad eguaglianza di forza è più costosa che le marine che possono disporre della leva.

Ma se si volesse spingere ancora più oltre questo sistema, come sarebbe indispensabile in un paese che non potesse valersi delle risorse della marina mercantile, egli è certo che sotto l'aspetto finanziario, che deve preoccupare molto l'onorevole Saracco, esso sarebbe rovinoso.

Se la nostra marina dovesse provvedere a procurarsi tutto il personale che le occorre in tempo di guerra, e poi a tenerlo in esercizio onde non perdesse le sue qualità professionali, è facile immaginarsi il numero dei marinai, fuochisti, ecc., che dovrebbe tenere costantemente a servizio, quale ingente numero di bastimenti dovrebbe tenere armati per istruirli, quali spese in carbone ed in altri materiali dovrebbe fare per raggiungere lo scopo.

Tali spese supererebbero, e di gran lunga, l'importo di tutti i premi che sarebbero pagati dopo l'approvazione di questa legge, per quanto larghi si vogliano fare i calcoli.

Oltre a ciò bisognerebbe creare una flotta a vapore di trasporto la quale dovrebbe essere molto considerevole.

Noi non abbiamo gli stessi obbiettivi che ha la Francia, la quale si è sempre preoccupata

di avere i mezzi di trasportare per mare dei corpi di esercito. Simili spedizioni sono nelle sue tradizioni. Le nostre mire sono più modeste. Ma pur tuttavia è indispensabile che il nostro paese possa essere in grado di trasportare un certo nerbo di truppe dalla terraferma alle isole o viceversa. Questi trasporti sono continuamente necessari anche in tempo di pace per le reclute e per i cambi di guarnigione. Per questi trasporti si calcola sui mezzi che fornisce la nostra marina mercantile per cui la nostra marina militare ha potuto ridurre a pochissime il numero delle sue navi trasporto.

Ma se ci mancassero questi piroscafi che fornisce la marina mercantile bisognerebbe provvedere altrimenti. Tanto è vero che nell'occasione, a cui ho già accennato, in cui l'Inghilterra faceva incetta di piroscafi all'estero, e che vi era pericolo che parecchi dei nostri migliori oltre il *Nord America* passassero all'estero, il mio collega Ministro della Guerra preoccupato giustamente di questo pericolo, fece premura che si prendessero delle misure, perchè ciò non potesse succedere. E per assicurarci che sette dei nostri migliori piroscafi non potessero essere nè venduti nè noleggiati all'estero ci convenne pagare un premio annuo corrispondente al 5 per cento del loro valore, ciò che corrispondeva ad una spesa annua di L. 900,000. Ove sia approvata la presente legge, i piroscafi che concorressero ai premi di costruzione e di navigazione non potrebbero essere venduti o noleggiati all'estero senza permesso del Governo. E quindi ogni spesa di simil genere sarebbe evitata. E questo può servire di risposta alla domanda fattami dall'on. Senatore Marescotti, se cioè il Governo troverebbe nei sacrifici che farebbe nel pagare questi premi, qualche compenso per scopi militari.

Io credo che non sia necessario di insistere più oltre su questa questione, tanto più che, sia l'onorevole Saracco, sia l'onorevole Brioschi, non hanno più insistito sulla questione, direi, pregiudiziale, che la marina mercantile non sia in crisi, oppure che non sia necessaria alla marina militare.

Nessuno dei due onorevoli Senatori volle tirare conseguenze estreme dalle loro premesse perchè hanno finito per manifestare con eloquenti parole il loro interesse per la nostra ma-

rina mercantile, ed hanno finito per riconoscere la necessità di prendere opportuni provvedimenti per rialzarne le sorti.

La divergenza vera si restringe adunque a stabilire quali sono i provvedimenti da adottarsi per raggiungere questo scopo.

Ed io passerò quindi senz'altro a discutere questi provvedimenti quali sono proposti nel presente progetto di legge.

Questi provvedimenti sono di tre differenti specie:

1° Sgravi di alcune tasse e dritti che colpiscono la nostra marina mercantile;

2° Quelli che gli onorevoli oppositori chiamano premi di costruzione e che il progetto di legge chiama più correttamente compensi di costruzione;

3° Finalmente i premi di navigazione che sono quelli che sollevano maggiori obiezioni.

In quanto agli sgravi mi sembra che siamo tutti d'accordo perchè sono accettati anche dagli onorevoli oppositori; anzi, se ho bene inteso, essi vorrebbero che si andasse più oltre in questa via e che si riducessero maggiormente le tasse d'ancoraggio, le tasse consolari, e finalmente che si esentassero i bastimenti dal pagamento della tassa di ricchezza mobile, come proponeva la Commissione d'inchiesta.

Più tardi parlerò di queste proposte di maggiori riduzioni nelle tasse marittime.

Intanto devo dare qualche spiegazione all'onorevole Senatore Saracco, il quale ha fatto severe critiche al prospetto che io ho mandato all'Ufficio Centrale che riferì su questo progetto di legge, in seguito a richiesta fattane, allo scopo di valutare quale sarebbe la perdita che farebbe l'erario colle progettate riduzioni di tasse marittime.

Fatto il calcolo dei proventi di queste tasse, secondo le tariffe proposte nel progetto di legge in base al movimento marittimo verificatosi nel 1884, la somma totale di questi proventi si è paragonata col prodotto netto medio di queste tasse marittime nel quinquennio scorso, e si trovò una diminuzione di lire 350,000, quindi si calcolò che nel decennio in cui funzionerebbe la nuova legge, la perdita dell'erario sarebbe di lire 3,500,000.

L'on. Senatore Saracco osservò, ed io lo riconosco con fondamento, che quando si tratta di

imposte di prodotto variabile annualmente, ora in più ed ora in meno, è giusto per simili calcoli fare la media dei prodotti di vari anni per valutare il prodotto medio; ma quando trattasi di prodotti progredienti costantemente di anno in anno, questo sistema non puossi ammettere. Ora, egli osservò che il prodotto delle tasse marittime segna un costante aumento, talchè nel 1884 si ebbe un maggior prodotto di lire 174,395 rispetto al 1883, e nei primi dieci mesi del 1885 fu già di lire 3,310,376.

Io osserverò anzitutto che nel 1884 si ebbe un aumento eccezionale rispetto al 1883 dovuto ad una causa fortuita, cioè alla presenza del cholera.

Difatti, per esempio, le tasse per visite mediche che nel 1880 hanno reso lire 1570, nel 1884 resero lire 23,000. Le tasse per diarie delle guardie sanitarie che nel 1880 resero lire 1368, nel 1884 in causa del cholera resero lire 152,000. La stessa causa eccezionale di maggior reddito in queste tasse si verificò anche nel 1885.

Volendo adunque attenersi nel computo di cui si parla al prodotto di queste tasse nell'ultimo anno di cui si ha il rendiconto, cioè nel 1884, bisognerebbe togliere il prodotto delle tasse dovuto a questa causa eccezionale ed allora scomparirebbe già una parte della differenza accennata dall'onorevole Saracco.

Oltre a ciò, siccome lo scopo della domanda dell'Ufficio Centrale era di conoscere quale sarebbe stato per il titolo di queste tasse la diminuzione delle risorse dell'Erario rispetto allo stato attuale dei proventi finanziari, se anzichè colla media di un quinquennio, come si è fatto in tale prospetto, il paragone si fosse fatto col prodotto del 1884, allora, nel calcolare i proventi col regime della nuova legge, anzichè fare questo calcolo in base al movimento marittimo del 1884, esso avrebbe dovuto farsi in base al movimento medio del decennio della durata della legge che discutiamo, e siccome questo movimento è sempre in aumento, così, se da una parte col sistema proposto dall'onorevole Saracco il primo termine di paragone sarebbe stato maggiore, lo sarebbe stato anche il secondo e perciò la differenza dei risultati sarebbe attenuata e forse scomparirebbe.

Giova ancora notare che questo provvedimento di diminuire le tasse marittime, non può considerarsi come un vero provvedimento

in favore della nostra marina mercantile, ma piuttosto del commercio marittimo.

Difatti tutte le tasse d'ancoraggio sono pagate tanto dalle navi estere che dalle nostre, per cui, per quanto forti sieno, la nostra marina mercantile non ha nulla da temere da esse perchè può con uguale facilità sostenere la concorrenza estera. Talchè molti armatori, ed anche alcune Camere di commercio proposero un aumento di queste tasse perchè nel loro provento il Governo avrebbe trovato un compenso per pagare i premi. Ma per contro altri, come la Camera di commercio di Venezia, la Camera di commercio ed il Municipio di Napoli, come ebbe già a ricordare al Senato l'onorevole Amore, preoccupandosi dell'interesse non solo della marina mercantile ma anche di quello del commercio marittimo, temevano che coll'aumento di queste tasse molti piroscafi non avrebbero più toccato alcuni porti, per cui domandarono le riduzioni nelle tasse d'ancoraggio che sono contemplate nel presente progetto di legge. Ma queste riduzioni non sono fatte per favorire lo sviluppo della nostra marina mercantile, perchè desse vanno pure a vantaggio dei bastimenti esteri, ma piuttosto quello del commercio marittimo. Del resto credo inutile di maggiormente insistere su questo punto della diminuzione delle tasse che gravitano sulla marina mercantile, perchè su di esso, i propugnatori ed oppositori della legge sono tutti d'accordo, e quindi passo a parlare del secondo ordine dei provvedimenti, vale a dire dei premi di costruzione.

Ho già avuto l'onore di notare che il nome non è bene scelto, direi anzi che è stato cambiato, perchè la legge parla sempre di compensi di costruzione, mentre che nel combatterli si è sempre usata la parola di premi di costruzione. E per convincersene bisognerà notare quale è il regime doganale che ora vige per l'industria delle costruzioni navali. Difatti il regime attuale è questo, che tutti i materiali come ferro, rame ecc., occorrenti alla costruzione e riparazione dei bastimenti a vela od a vapore e provenienti dall'estero, godono della esenzione del dazio, anche se si tratti di bastimenti in ferro.

Oltre a ciò, pei bastimenti in legno è accordato un premio di lire 2 per tonnellata di stazza lorda.

Queste disposizioni legislative sono state consigliate dalla necessità di mettere i nostri cantieri in grado di costruire e riparare le navi in condizioni non troppo sfavorevoli. Difatti, poichè molti dei materiali impiegati in tali costruzioni pagano dei dazi, mentre che i bastimenti completi per essere introdotti dall'estero non pagano alcun dazio, così se non fosse stata accordata tale esenzione, gli armatori avrebbero avuto tutto l'interesse di fare costruire le navi all'estero e poi farle nazionalizzare senza pagamento di alcun diritto.

Il concetto a cui sono ispirate queste disposizioni è adunque giustissimo. Però questo regime ha due inconvenienti. Il primo inconveniente, di ordine economico, è quello che i produttori nazionali dei metalli impiegati nelle costruzioni navali non sono tutelati dalla tariffa doganale, cioè da quei diritti che il legislatore ha creduto di fissare per l'introduzione dei metalli dall'estero a tutela dell'industria nazionale.

L'altro inconveniente, di ordine fiscale, è quello che siccome le costruzioni delle navi in legno, e specialmente le riparazioni, eseguiscono lungo tutta la costa, in tutti i punti e perfino nell'interno, sui laghi e fiumi, poichè anche la costruzione e riparazione dei galleggianti godono di questa esenzione, così si comprende che questa esenzione possa dar luogo a gravi abusi e difatti ne dà.

Per ovviare a questi due inconvenienti il presente progetto di legge, imitando le disposizioni adottate in Francia dove prima vigeva la stessa esenzione, toglierebbe questa esenzione di dazi pei materiali impiegati nella riparazione e costruzione di navi a vela ed a vapore, e sostituirebbe a questo regime dei compensi fissi per la costruzione di scafi di navi in legno e ferro, e di macchine e caldaie marine.

Questi compensi per gli scafi sia in legno che in ferro, quali sono preveduti nel presente progetto di legge, sono eguali a quelli stabiliti in Francia.

L'onorevole Senatore Saracco osservava che in Francia questi compensi corrisponderebbero al rimborso dei diritti di dogana sui materiali impiegati nella costruzione delle navi.

A questo riguardo giova osservare che i diritti di dogana per questi materiali sono in Francia eguali all'incirca a quelli stabiliti nella nostra tariffa doganale. Pel ferro, che è il ma-

teriale il quale entra in più larga misura in queste costruzioni, la tariffa francese porta un dazio di lire 50 per tonnellata, la nostra uno di lire 46.50.

Ma a questo riguardo devesi notare che i costruttori francesi trovano nel loro paese largamente il modo di provvedersi i metalli occorrenti per le loro costruzioni, e quindi non pagheranno in gran parte i diritti di dogana per questi metalli, ciò che per molto tempo non succederà presso di noi.

Infine la legge sulla marina mercantile francese dà dei compensi di costruzione anche per tutti i meccanismi impiegati a bordo delle navi, come verricelli a vapore, gru, ecc., mentre che la nostra non li contempla.

Non mi pare adunque che si possa affermare, come fece l'onorevole Saracco, che questo progetto di legge per ciò che riguarda i compensi di costruzione, sia più favorevole della legge francese; piuttosto si dovrebbe dire che lo è un po' meno.

Se si pensa quanto il nostro paese sia al di sotto della Francia nei rapporti industriali, specialmente per la costruzione dei bastimenti in ferro e di quelli a vapore, il mettere i nostri costruttori di navi e di macchine marine nelle stesse condizioni dei costruttori francesi, deve essere considerato come l'estremo limite che si possa toccare, e comprenderei che si domandasse che, tenuto conto delle nostre condizioni industriali di tanto inferiori a quelle della Francia, si concedesse una protezione maggiore. Mi pare difficile che si possa trovare ragionevole che si mettano i nostri costruttori in condizioni peggiori di quelli francesi; sarebbe una illusione il pensare che essi possano sostenere una concorrenza così disastrosa sorta alle nostre porte mediante premi di costruzione.

Del resto, se calcolate la misura di questa protezione, essa è ben modesta.

Per i bastimenti in legno il compenso di costruzione proposto è di lire 15 per tonnellata di stazza; col regime attuale vi ha un premio di lire 2 per tonnellata, l'esenzione dei dazi corrisponde a lire 5,50 per tonnellata, e così in complesso a lire 7,50, per cui la parte del compenso previsto dal presente progetto di legge che a tutto rigore si può considerare come protezione, si riduce a lire 7,50 per ton-

nellata di stazza, vale a dire a meno del 4 per cento.

Per le navi a scafo di ferro questa protezione può salire all'8 per cento; a un po' meno quella per le macchine e caldaie. Ora non credo che questi modesti dritti di protezione possano trovarsi esagerati. Se noi esaminiamo la nostra tariffa doganale non credo che vi sia industria che non sia protetta da dritti molto più elevati. Ora credo che l'industria delle costruzioni navali, per la sua importanza, per i benefizi che reca al nostro paese, non sia una delle meno interessanti.

Il Parlamento ha votato recentemente la legge per approvare le Convenzioni ferroviarie. In questa legge è stabilito che per tutto il materiale ferroviario che si deve provvedere si debba dare la preferenza all'industria nazionale quando i prezzi da essa chiesti non superino quelli esteri aumentati delle spese di dogana e di quelle di trasporto, ed in più ancora di un altro aumento del 5 per cento.

Nè mi ricordo che questa disposizione sia stata combattuta da alcuno; se vi fu qualche dissenso vi fu nel domandare una maggiore protezione.

Ora quando per l'industria delle costruzioni navali si propone un trattamento di tanto inferiore, pel quale, del resto, le finanze troveranno anche un compenso nel diminuito contrabbando, non mi pare che tale trattamento si possa ravvisare esagerato.

Del resto, per quanto riguarda le costruzioni delle navi di ferro, mi pare che gli onorevoli oppositori non dissentano dall'accordare questo premio; anzi, se ho ben compreso, l'onorevole Brioschi sarebbe disposto ad aumentare il compenso proposto per queste navi a scafo metallico.

Il dissenso si riduce adunque al compenso di lire 15 per tonnellata di stazza proposto per la costruzione delle navi in legno.

Gli onorevoli oppositori hanno osservato come la crisi attuale della nostra marina provenga da che essa continuò troppo a costruire navi a vela, che quindi è cosa illogica di incoraggiare queste costruzioni, ciò che si fa col dare questi compensi di costruzione anche alle navi a vela in legno.

Io non vorrei entrare nella controversia fra la marina a vela e quella a vapore. Alcuni credono che la prima sia destinata a scompa-

rire, altri credono che essa vedrà ancora dei giorni prosperi.

È difficile fare il profeta in tali questioni, i cui termini possono variare per fenomeni non previsti che succedono nel mondo economico; ma anche i più ardenti oppositori della marina a vela, come l'onorevole Brioschi, ammetteranno che, se essa deve morire, ciò deve succedere per morte naturale, come effetto della lotta legittima fra le due marine, e che non si deve affrettare od aggravare la crisi con misure artificiali.

Io ritengo adunque che l'onorevole Brioschi ammetterà per lo meno che non si devono aggravare le condizioni attuali della marina a vela.

Ora col regime attuale si concedono lire 2 per tonnellata di stazza di premio per le costruzioni navali a vela, e l'esenzione dai dazi sui metalli, in tutto lire 6 a 7 per tonnellata di stazza.

Il dissenso verte dunque sopra le 7 od 8 lire.

Senatore SARACCO. Più le due di premio.

BRIN, *Ministro della Marina*. Sia pure, mettiamo 10 lire. Prima adunque si davano 2 lire, ora si tratterebbe di dare altre 8 lire, in tutto 10 lire.

Senatore SARACCO. Va bene.

BRIN, *Ministro della Marina*. Si tratta sempre di una piccola protezione inferiore a quella che si dà alla più gran parte delle industrie; ammettendo che il valore della tonnellata di stazza sia di lire 300, queste 10 lire corrisponderebbero ad una protezione del 3 per cento.

Senatore BRIOSCHI. Sarà più del 3 per cento.

BRIN, *Ministro della Marina*. Mettiamo pure il 4 per cento.

Senatore BRIOSCHI. Si protegge più il legno che il ferro.

BRIN, *Ministro della Marina*. L'onorevole Brioschi dice, ma voi proteggete più la costruzione in legno che quella in ferro. Se esamina bene la cosa, troverà di no.

Per i bastimenti in ferro invece di 15 lire per tonnellata di stazza, il progetto di legge porta 60 lire. Di queste la metà va per compenso dell'esenzione dai dazi che si toglie; restano 30 lire che corrispondono al 10 per cento all'incirca del valore di questi scafi.

Dunque mi pare che è il rovescio che si fa; si protegge più la costruzione in ferro che quella in legno.

Del resto, lo ripeto, poichè siamo d'accordo per ciò che riguarda i premi alle costruzioni di navi in ferro, il dissenso per ciò che riguarda i premi alla costruzione di navi in legno ha ben poca importanza.

La parte di questi premi che, anche ammettendo i calcoli degli onorevoli oppositori, può riguardarsi come una protezione, è al massimo di lire 10 per tonnellata. Attualmente la costruzione di bastimenti in legno ascende a 11,000 tonnellate l'anno, sarebbe una protezione tutto al più di lire 110,000 all'anno. Supponendo che colla nuova legge si arrivi ad una produzione annua di 26,000 tonnellate, si tratterebbe di un totale di lire 260,000.

Come il Senato vede si tratta di accordare una piccola protezione del 4 % a quest'industria ed il sacrificio può ammontare a ben poca cosa.

Ora se si trattasse di un paese il cui regime doganale si ispirasse ai principi di assoluta libertà, capirei che si trovasse difficoltà a violare un principio generale per accordare questa piccola protezione, ma in un paese come il nostro dove tutte le industrie sono tassate di più, dove l'industria ferroviaria, come ho già detto, ha una tariffa doganale che per alcuni articoli come per le molle, p. es., va nientemeno che al 40 %, mi pare che con quanto si tratta di accordare all'industria delle costruzioni navali in legno si faccia ben poca cosa in pro d'una industria, che, per quanto scaduta, è pur sempre una grande industria italiana, la quale ha il vantaggio di essersi sparsa su tutte le coste del Regno, e la cui prosperità contribuisce quindi alla prosperità di tutte le nostre popolazioni marittime.

Ora, se si arriva a dare a quest'industria questo misero 4 % di protezione, mi pare che una simile proposta potrebbe essere accolta anche da quelli che professano i principi di un ragionevole libero scambio.

Poichè parmi che non bisogna dimenticare che il principio, che lo Stato non deve essere protettore, si può difendere in modo assoluto solo nel caso che non si svolgano attorno a noi dei fenomeni perturbatori nella lotta che i nostri industriali devono sostenere.

Ora per ciò che riguarda le costruzioni navali in legno non bisogna dimenticare che in Francia venne promulgata recentemente una legge consimile a quella che discutiamo.

Con quella legge la Francia dà 20 lire, di compenso per tonnellata di stazza alle navi in legno, e noi ci contentiamo di proporre 15 lire.

Vi domandiamo che pei nostri costruttori di navi in legno non siano peggiorate le condizioni anteriori alla promulgazione di questa legge, che sieno posti in condizione di resistere alla concorrenza francese.

Conchiudendo questa troppo lunga parte del mio discorso, dirò che, per ciò che riflette i compensi alla costruzione delle navi in ferro, siamo tutti d'accordo, anzi l'onorevole Brioschi vorrebbe aumentarli.

Per ciò che riguarda le navi in legno io spero che anche gli onorevoli oppositori, dopo queste spiegazioni, vorranno ammetterli, poichè si tratta di un atto di giustizia, ossia si tratta di mettere questa industria in condizioni pur sempre un po' inferiori di quello che sia in Francia, ma non addirittura disastrose.

Ora, prima di passare all'altra parte che riguarda i premi di navigazione, io pregherei il Senato a volermi accordare qualche minuto di riposo.

PRESIDENTE. La seduta è sospesa per 10 minuti.

PRESIDENTE. Signori Senatori, favoriscano di prendere i loro posti.

Il signor Ministro della Marina ha la parola per continuare il suo discorso.

BRIN, *Ministro della Marina*. Ed ora verrò a parlare dei premi di navigazione che, a quanto mi pare, formano realmente il nodo del dissenso fra i fautori del progetto e gli oppositori, e, dirò di più, formano il vero nodo della questione, la essenza della legge, perchè, per poco che si consideri la questione, si scorge come, se questa legge fosse approvata senza le disposizioni che stabiliscono i premi di navigazione, essa diventerebbe una legge meramente platonica, e gli effetti che se ne potrebbero aspettare per fare risorgere la nostra marina sarebbero ben limitati.

Difatti, come ho notato già più volte, i provvedimenti proposti in questo progetto di legge a favore della marina mercantile sono di tre ordini: il primo riguarda la diminuzione delle tasse di ancoraggio, di navigazione, ecc.; il secondo è relativo ai compensi di costruzione; ed il terzo infine è quello col quale si accorderebbero premi di navigazione.

Ora, come ebbi già l'onore di osservare, il

primo provvedimento, più che un provvedimento in favore della nostra marina mercantile, deve considerarsi come un provvedimento in favore del commercio marittimo. Anzi piuttosto tende a favorire in piccola misura la concorrenza straniera, poichè molte di queste disposizioni sono fatte specialmente per attirare bastimenti esteri a toccare i nostri porti, senza che abbiano a pagare delle tasse eccessive per fare operazioni di commercio e specialmente per deporre e riprendere passeggeri.

Non voglio dire che questa sia cosa nociva per la nostra marina mercantile, ma non si può nemmeno considerare come cosa favorevole ad essa, e, se si avesse voluto fare della protezione, ciò ci avrebbe portato a seguire l'esempio della Francia che impone tasse più elevate.

Quanto ai compensi di costruzione, ho dovuto intrattenere su di essi molto, forse troppo a lungo il Senato. Da quanto si è detto risulta chiaramente come lo scopo di questi compensi non è altro, se non che quello di mettere i nostri costruttori in grado di poter fabbricare in paese i bastimenti, agli stessi prezzi pei quali si fabbricano all'estero. Ed io penso che questo concetto è ammesso anche dagli onorevoli oppositori.

Ma la prima condizione perchè l'industria delle costruzioni navali si sviluppi nel nostro paese si è che l'altra grande industria, l'industria principale, quella cioè dei trasporti marittimi, possa prosperare.

Ora, se coi compensi di costruzione raggiungiamo lo scopo che i nostri industriali possano costruire le navi che occorrono ai nostri armatori allo stesso prezzo a cui possono trovarle all'estero, e ci limitiamo a raggiungere questo scopo solo, senza raggiungere l'altro che gli armatori abbiano convenienza di fare navigare delle navi e quindi acquistarne, è evidente che avremo fatto nulla, e difatti anche attualmente gli armatori possono andare all'estero a farsi costruire le navi che loro occorrono al prezzo che le pagano gli armatori esteri, e, malgrado ciò, le condizioni della marina sono tali da non consigliarli ad aumentare il nostro naviglio.

Per ciò che riguarda la marina mercantile vi sono due grandi industrie impegnate, quella della costruzione navale e quella, direi, degli armatori.

Se la nostra marina fosse florida ma vedes-

SESSIONE DEL 1882-83-84-85 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 1° DICEMBRE 1885

simo che gli armatori vanno all'estero a farsi costruire le loro navi, allora io comprenderei l'idea dell'onorevole Brioschi di limitarsi ad incoraggiare le costruzioni navali in paese, in modo da indurre i nostri armatori a rivolgersi ai cantieri nazionali, anziché a quelli esteri. Ma le condizioni attuali della nostra marina sono ben diverse; i nostri armatori non fanno costruire bastimenti né da noi né fuori, poichè, l'industria principale, quella della navigazione o trasporti marittimi, essendo in sofferenza, è conseguenza inevitabile e necessaria che sia in sofferenza quella delle costruzioni navali.

Il progetto di legge che discutiamo vuole venire in aiuto a tutte e due queste grandi industrie, ma, se si volesse limitare l'aiuto a una sola delle due, allora sarebbe più logico preoccuparsi anzitutto dell'industria principale, quella cioè dei trasporti marittimi, mediante i premi alla navigazione e altri soccorsi corrispondenti. Salvata questa si potrebbe pensare dopo a quella delle costruzioni navali, ma qualunque soccorso a quest'ultima sola sarebbe opera vana.

È per questo che credo di poter affermare che se da questa legge si tolgono i premi alla navigazione lasciando quelli alla costruzione, si farebbe una legge platonica.

Prima di entrare nella discussione in merito a proposito di questi premi alla navigazione, credo utile di sgombrare il terreno da un'obiezione sollevata dall'onorevole Brioschi. Egli ha detto che i premi di navigazione avranno per effetto di diminuire i noli. Già vi lamentate (egli ha osservato) della concorrenza americana, che deprime i prezzi dei nostri prodotti agricoli, ed in queste condizioni voi venite a proporci dei premi alla navigazione che produrranno l'effetto inevitabile di fare aumentare i mezzi di trasporto della nostra marina mercantile, quindi aumentare la massa del naviglio mondiale, e per ciò di fare ribassare ancora i noli. I prodotti americani arriveranno adunque sui nostri mercati ad un prezzo ancora inferiore, e renderanno sempre più acuta la crisi agricola.

L'onorevole Senatore Boccardo e l'onorevole Senatore Rossi hanno già combattuta questa obiezione. Il primo non si preoccupa delle conseguenze temute dall'onorevole Brioschi, anzi le desidera, il secondo accetta i vantaggi che deriveranno da questa legge malgrado quell'inconveniente.

Io non vorrei entrare nel merito di questa controversia, ma mi limito ad osservare che in qualunque modo si voglia considerare, sia come un danno, sia come un beneficio, un ulteriore ribasso dei noli, si può dire con certezza che l'influenza di questa legge, quando fosse emanata, sul tasso dei noli sarà nulla, e quindi nella discussione della questione dei premi si può completamente scartare questa considerazione accessoria.

E per convincervi di ciò basta considerare che il tonnellaggio complessivo della marina mondiale ascende a 17 milioni di tonnellate, e se si calcola la potenzialità dei piroscafi a tre volte quella dei bastimenti a vela, il tonnellaggio mondiale ascende a 30 milioni di tonnellate in cifre rotonde.

A fronte di questa massa di mezzi di trasporti marittimi è ben poca cosa tutto il tonnellaggio della marina italiana. Anche se questa, per una supposizione estrema, scomparisse dal mondo, questo fatto avrebbe ben poca influenza nel variare il tasso dei noli. È facile immaginarsi quindi che nessuna influenza potrebbe avere su questo tasso qualunque moderato aumento nel tonnellaggio della marina italiana che produrrà la legge.

L'ammontare annuo del totale dei noleggi di tutta la marina mondiale supera tre miliardi. È facile rendersi conto del nessun effetto che potrà risentire questa somma, se in questo immenso oceano fosse versata la piccola goccia dei nostri premi alla navigazione.

In conclusione, a mio avviso, la teoria dell'effetto benefico o nocivo della diminuzione dei noli sulle condizioni economiche generali del nostro paese si potrà discutere in un'altra occasione, ma a proposito di questa legge tale questione non ha alcuna importanza.

È quindi vengo senz'altro a trattare la questione dei premi di navigazione.

L'onorevole Brioschi ha combattuto questo sistema di premi per tre ragioni:

1. perchè sono contrari ai dettati della sana scienza economica;
2. perchè inefficaci;
3. perchè creerebbero un monopolio.

Per ciò che riguarda la prima obiezione io non potrei affrontare una discussione sul terreno della scienza economica, delle cui discipline io sono completamente digiuno.

Solo mi arrischierò di osservare come, anche mettendosi sul terreno della scienza pura, questi premi non sieno poi del tutto un'eresia.

Persino il creatore della scienza economica, Adamo Smith, caldo propugnatore del libero scambio, nella sua classica opera sulla ricchezza economica, quando viene alla marina, e ragiona del famoso atto di navigazione inglese diretto allo scopo di combattere la supremazia marittima olandese, non esita ad approvare quella legge, tutto quel sistema di premi e di monopolio, mediante i quali l'Inghilterra vinse e superò quella supremazia marittima.

Da noi pur troppo non si può pensare a donare all'Italia una supremazia marittima; si tratta di fare sì che la nostra bandiera non scompaia dai mari, e quindi mi pare che sia tanto meno il caso di preoccuparsi del timore di violare le sane teorie economiche, quando si tratta di adottare delle misure tanto più moderate per proteggere la nostra marina, e ciò specialmente quando vediamo una nazione vicina a noi averle adottate: mi pare invero che sarebbe strano il non volere nemmeno difenderci contro queste concorrenze artificiali per amore di principî scientifici, che non hanno per nulla commosso i nostri vicini.

Io capirei questo culto dei principî in uno Stato teorico, dove il Governo non fosse costretto per le esigenze dei servizi pubblici ad influire grandemente sulla vita economica del paese, imponendo tasse onerosissime, come accade da noi, ed in genere in tutti i paesi di Europa; in uno Stato dove non ci fosse il peso della leva, che come da noi ogni anno porta via i tre quarti della gioventù che si destina alla marina mercantile, in un paese infine che fosse contornato da altri Stati, i quali tutti si ispirassero a questo culto delle teorie economiche.

Io capirei quindi che in questo stato teorico, si volesse conservare la più scrupolosa fedeltà ai principî, e che ripugnasse questo sistema di premi. Ma a me pare che il nostro paese si trovi in ben altre condizioni, che per tutte le altre industrie nelle leggi approvate dal nostro Parlamento si sia adottato un tutt'altro regime economico, di quello ispirato a queste rigide teorie.

Non mi rendo quindi conto come, arrivati alla marina mercantile, si giunga a tanto rigore.

Noi abbiamo fatto delle ingenti spese per facilitare le comunicazioni del nostro cogli altri paesi, sia col traforo del Gottardo, che col traforo del Moncenisio; tutto questo si è fatto ricorrendo al bilancio dello Stato, locchè si traduce in una vera sovvenzione pei trasporti ferroviari.

Anche recentemente, quando si riordinò il nostro regime ferroviario, uno dei principî che si è adottato e che ottenne il più unanime assenso fu quello che il Governo abbia la possibilità di maneggiare le tariffe specialmente per le ferrovie che vanno ai valichi alpini. Si è citato un articolo di legge apposito che stabilisce che su queste linee, quando si tratta di vincere concorrenze estere e portare il traffico ai nostri porti, il Governo possa imporre alle Società ferroviarie dei ribassi di tariffe, pagando loro le perdite che derivano da questi ribassi. Anche questo sistema può essere contrario alle sane teorie economiche, poichè queste perdite sono pagate dall'erario.

Questi pagamenti non sono vere sovvenzioni, veri premi ai trasporti ferroviari?

Ora perchè non si possono pagare simili premi quando si tratta dei trasporti delle linee marittime? Perchè in questo secondo caso vi arrestate per timore di violare la sana economia politica? Volete che i sacrifici che fate per le ferrovie, onde le merci affluiscano ai nostri porti, abbiano solo l'effetto di assicurare una maggiore quantità di merci a trasportare ai bastimenti esteri? O non vale meglio organizzare le cose in modo che queste linee ferroviarie sieno prolungate attraverso il mare, e la nostra marina prenda la sua parte di questa maggior affluenza di merci ai nostri porti?

Io potrei citare sommi cultori della scienza economica che pure non rifuggivano dall'idea di accordare premi alla navigazione. Il compianto Sella, che certo era rigidissimo tutore degli interessi dell'erario, in tempi in cui la esclusiva preoccupazione dell'integrità della finanza era anche più doverosa, colpito dal fatto che il nostro paese aveva ben poco profittato dell'apertura dell'istmo di Suez, meditava il progetto di accordare alle nostre navi il pagamento delle tasse di passaggio di quel canale. Sarebbe stato un vero premio di navigazione.

Del resto si può dire che il regime dei premi alla navigazione è entrato in vigore nel nostro

paese dalla creazione del Regno d'Italia, poichè le sovvenzioni pagate alle linee di navigazione a vapore sono, sott'altra forma, veri premi di navigazione, salvo che desse sono in una misura ben più alta di quella prevista nel presente progetto di legge, ed accordate non a tutti in condizioni eguali, ma a pochi, e quindi creano un monopolio che rende impossibile ogni altra concorrenza. Sono premi di navigazione che hanno ben maggiori difetti, considerata la cosa teoricamente; ma pure istintivamente, anche nei giorni più fortunosi per la nostra finanza, si senti da tutti che era impossibile al nostro paese di non fare qualche sacrificio per assicurare le nostre relazioni marittime, e questo sacrificio si fece in misura ben più alta di quella che si tratterebbe di stabilire coi premi di navigazione che vi sono proposti.

Del resto l'onorevole Saracco affermò che egli è pochissimo ortodosso in fatto di economia politica, e che ispirandosi ai principî scientifici è disposto a tenere conto delle circostanze che talvolta devono modificare l'applicazione rigorosa di questi principî, e soggiunse che, se credesse che i premi di navigazione potessero rialzare le sorti della nostra marina mercantile, egli sarebbe disposto a votarli, ma li crede inefficaci, e per questo motivo non può decidersi ad appoggiarli col suo voto. Anche l'onorevole Brioschi crede inefficaci questi premi, e che sarebbe stata cosa molto migliore limitarsi allo sgravio delle tasse ed ai premi di costruzione per le sole navi in ferro. Egli osservò che, se si fossero adottate queste proposte della minoranza della Commissione d'inchiesta, e si fossero abbandonati i premi di navigazione, quelle proposte sarebbero state adottate più facilmente, non avrebbero trovate le ripugnanze che sollevano i premi di navigazione, e non si avrebbero avuti tanti ritardi nell'adottare provvedimenti per la marina mercantile, per cui questa già da alcuni anni godrebbe i benefizi di quei provvedimenti più modesti.

Ora io ho già avuto l'onore di dimostrare che il solo sgravio delle tasse e i premi alla sola costruzione sarebbero provvedimenti affatto inefficaci per rialzare le sorti della nostra marina.

Io penso che l'amore di paternità per queste proposte illuda l'onorevole Brioschi facendogli credere che desse avrebbero sollevato minori obiezioni di quelle che discutiamo ora.

Difatti nel primitivo progetto vi era l'abolizione della tassa di ricchezza mobile sul reddito delle navi, come era proposta dalla Commissione d'inchiesta sulla marina mercantile. Quest'abolizione della ricchezza mobile sollevò grandi obiezioni nell'altro ramo del Parlamento e dovette essere abbandonata.

Così pure l'altra proposta della Commissione d'inchiesta, di abolire completamente le tasse consolari, dovette essere abbandonata per le obiezioni fatte dal Ministro degli Esteri, per la ragione che questa totale abolizione dei diritti consolari avrebbe completamente sconvolto il servizio consolare, per cui nel presente progetto di legge si propone di ridurre solo a metà questi diritti.

Come vede l'onorevole Brioschi, quel sistema che egli crede migliore e che secondo la sua opinione non dovrebbe sollevare difficoltà, ne ha incontrate esso pure.

E poichè egli ha lamentato il ritardo avvenuto nell'adottare dei provvedimenti per la marina mercantile, la quale in questi anni di discussione circa il miglior sistema di curare i suoi mali ha continuato nel suo stato di anemia, io vorrei pregare a non voler concorrere a che si ripetesse nuovamente lo stesso errore, ed ora che siamo in presenza di una serie di provvedimenti coordinati gli uni agli altri, e già approvati dall'altro ramo del Parlamento, sarebbe doloroso che si lasciasse morire intanto l'ammalato onde andare in cerca di un altro rimedio per una ripugnanza teorica ai premi di navigazione.

Poichè, in quanto alla loro efficacia, io credo che sia facile di rassicurare gli onorevoli opposenti. Quest'efficacia mi pare evidente *a priori*.

La presente crisi della marina mercantile, come giustamente osservarono molti oratori, e gli onorevoli oppositori stessi, deriva dall'eccessivo ribasso verificatosi nei noli. Evidentemente, se questi noli rialzassero fino a ridiventare remuneratori, la crisi cesserebbe. Ora i premi alla navigazione non sono altro che un supplemento di nolo che si paga agli armatori, quindi è palese che si potrà discutere sulla misura di questi premi, ma, quando la loro misura sia sufficiente, è certo che sono il mezzo più efficace, più sicuro per far prosperare la marina mercantile.

Anche in Francia si disputò per molti anni

circa la crisi della marina; si nominarono anche là delle commissioni per trovare i rimedi a tale crisi, e dopo molte discussioni e molte proposte si adottò il sistema dei premi di navigazione. Che tali premi abbiano ottenuto il loro effetto nessuno ne può dubitare, e sono certo che anche l'on. Brioschi ammette questo risultato. Difatti in Francia vi può essere ancora qualcuno che combatte tali premi sotto il rapporto finanziario, ma per ciò che riguarda il risultato, che si aveva in mira, di rialzare le sorti della marina, esso è stato pienamente raggiunto. La marina a vapore francese prima dell'attuazione di quella legge nel 1880 raggiungeva le 270 mila tonnellate; ora arriva già alle 500 mila tonnellate, e la Francia in quanto a marina a vapore occupa il primo posto dopo l'Inghilterra.

E notisi che contemporaneamente è diminuita la marina a vela, talchè l'assegnazione dei premi di navigazione sia alla marina a vapore che a quella a vela, fatta in Francia in misura pressochè eguale a quella che si propone nel presente progetto di legge, non impedi per nulla che il processo di trasformazione del materiale navale continuasse.

Lo stesso è a credersi che succederà presso di noi, appunto per l'osservazione giustamente fatta dall'on. Brioschi che l'esperienza è quella che solo vi può dire il modo di fare delle previsioni conformi al vero, e qui l'esperienza si farebbe in condizioni eguali.

L'on. Brioschi e l'on. Saracco hanno creduto di potere indurre dai calcoli che io ho trasmessi all'Ufficio Centrale, che le previsioni che io ho fatte sugli effetti probabili di questa legge sieno totalmente differenti, e che si abbia calcolato piuttosto che debba crescere la nostra marina a vela, anzichè quella a vapore, e quindi partendo da questa premessa hanno cercato di dimostrare quanto sarebbero nocivi gli effetti di questa legge che ritarderebbe sempre più la trasformazione della nostra marina.

Io non credo che il prospetto che ho avuto l'onore di presentare all'Ufficio Centrale meritasse tanto biasimo.

Per ciò che riguarda la marina a vela io ho calcolato che anche su di essa questa legge, ove entrasse in vigore, avrebbe una influenza benefica. Ora il suo deperimento è rapidissimo.

Il suo tonnelloaggio da un massimo di 1,020,000

tonnellate è disceso nel 1884 a 849,000 tonnellate.

Le costruzioni annue da un massimo di 96,000 tonnellate sono discese nel 1884 a 16,000 tonnellate.

Ora io ho calcolato che per l'influenza di questa legge le costruzioni per la marina a vela aumentino da 16,000 a 30,000 tonnellate all'anno, e che quindi nel decennio si costruiscano 300,000 tonnellate di bastimenti a vela.

Questa è la cifra che è stata maggiormente criticata, poichè è stata interpretata come se essa significasse che si calcolava che nel decennio la nostra marina a vela sarebbe aumentata di 300,000 tonnellate.

Ma se si osserva che nel triennio 1882-84, la perdita triennale della nostra marina a vela per bastimenti naufragati, demoliti ecc. fu di 42,000 tonnellate, è evidente che le 30,000 tonnellate annue di nuove costruzioni non basterebbero a riparare le diminuzioni, e che i calcoli che io ebbi l'onore di presentare all'Ufficio Centrale portano alla stessa conseguenza verificatasi in Francia, che cioè la nostra marina a vela alla fine del decennio previsto dalla legge avrebbe un tonnelloaggio minore dell'attuale, e ciò benchè in una proporzione minore che in Francia.

Poichè giova notare che i calcoli richiesti dall'Ufficio Centrale avevano per iscopo di valutare gli effetti finanziari delle disposizioni contemplate nel presente progetto di legge, ed io nel farli mi sono messo nell'ipotesi più favorevole per l'incremento della nostra marina, e più sfavorevole rispetto alla spesa.

Non saranno questi calcoli che influiranno sull'evoluzione che subirà il nostro materiale navale, e se anche da noi si verificasse la stessa diminuzione nella marina a vela che si verificò in Francia, ciò diminuirebbe la spesa per la marina a vela, calcolata da me per gli effetti di questa legge, e ciò dovrebbe rassicurare gli onorevoli oppositori.

In conclusione, mi pare che possa ritenersi come dimostrato, sia per considerazioni *a priori*, sia dietro i dati dell'esperienza fatta in Francia, che questi premi di navigazione saranno efficacissimi per rialzare le sorti della nostra marina, e che dessi, essendo dati in misura eguale alla vela ed al vapore, e perciò non potendo mutare le condizioni della lotta fra le due marine, non

possono avere l'effetto di dare alla marina a vela una vita artificiale, di galvanizzare, come si disse, un cadavere.

Ed ora arrivo all'ultima obbiezione fatta dall'onorevole Brioschi, quella cioè che i premi alla navigazione tendono a creare un monopolio. Quest'obbiezione, non lo nego, ha destato in me un certo senso di stupore.

L'onorevole Brioschi non attribuirà certo quest'inconveniente ai premi di navigazione per i bastimenti a vela. Poichè i premi si danno in condizioni eguali a tutti gli armatori, e poichè numerosi sono questi armatori, l'effetto dei premi di navigazione alla vela non potrà essere quello nè di cambiare le condizioni della concorrenza fra gli armatori esistenti, nè di impedire che ne sorgano dei nuovi.

È certo quindi che l'onorevole Brioschi applica la sua obbiezione alla sola marina a vapore.

Quando le disposizioni relative ai premi, previste nel progetto di legge, furono concretate, quattro erano le Società di navigazione a vapore esistenti nel nostro paese; cioè la Società generale di navigazione, la Società dei trasporti marittimi, più conosciuta sotto il nome di Società Raggio, la Società la Veloce e la Società Piaggio. Abbiamo ancora un armatore il signor Bruzzo che ha pochi piroscafi. Lascio da parte la Società Pugliese poichè i suoi vapori non intraprendono viaggi da potere concorrere ai premi di navigazione.

Se dunque le condizioni per la concorrenza non erano per la marina a vapore così favorevoli come per la marina a vela, essendo, come del resto doveva inevitabilmente arrivare, meno numerosi gli armatori per la prima che per la seconda, pure vi erano sufficienti elementi di concorrenza.

In queste condizioni di cose è certo che il sistema dei premi alla navigazione dati a tutti, doveva avere per effetto anche pel vapore di mettere gli armatori esistenti nelle stesse condizioni per la lotta e di favorire il sorgere di nuove Società; cioè doveva avere effetti tutti contrari a quello di creare un monopolio, ed in ciò doveva essere ben superiore al sistema in vigore nel nostro paese, quello di dare sovvenzioni, vale a dire di dare premi di navigazione ad una sola Società.

È vero che, dopo che queste disposizioni fu-

rono concretate, due di quelle Società di navigazione scomparvero, fondendosi nella Società di Navigazione generale, per cui ora siamo ridotti a due sole Società che possano concorrere ai premi di navigazione a vapore (e certo la prima in una proporzione prevalente), e ad un armatore di navi a vapore; e non sarà stato uno degli ultimi inconvenienti del ritardo avvenuto nella promulgazione della presente legge quello di avere prodotto quelle fusioni, che altrimenti non sarebbero avvenute. Prima di queste fusioni la Società di navigazione generale che è la sola sovvenzionata avrebbe partecipato ai premi di navigazione per lire 437,000 nel primo anno dell'applicazione della legge, e la marina libera per lire 607,000.

Come si vedè, questi premi alla navigazione avrebbero avuto per effetto un aiuto assai più sensibile alla marina libera che alla Società di Navigazione generale, ed un effetto tutto contrario a quello di rafforzare il monopolio.

Le condizioni dopo allora, come ho già detto, sono mutate. Per le fusioni avvenute, la Società generale di Navigazione ha assorbito la Società Raggio e quella Piaggio, e per conseguenza, approvata questa legge, toccherebbero a lei i premi di navigazione per i piroscafi di quelle Società che facesse navigare.

A questo riguardo è appena necessario di fare notare al Senato che alla Società Generale di Navigazione toccherebbero solo i premi di navigazione per i piroscafi non appartenenti alle linee sovvenzionate.

Ora, poichè il sistema attuale delle sovvenzioni alla navigazione a vapore, invece di quello di accordare premi di navigazione indistintamente a tutti, ha portato a questa conseguenza di concentrare in una sola Società quasi tutto il nostro naviglio a vapore e creare un monopolio, io non so in vero come a combattere questo si voglia proseguire nello stesso sistema e si venga a dire che la legge, che discutiamo e che ha per iscopo di mutare questo stato di cose, è destinata a creare un monopolio. Ma quale monopolio maggiore di quello creato dal sistema attuale?

Esso funziona da molti e molti anni, dalla creazione del Regno d'Italia. L'esperienza è già lunga abbastanza, non vi è dunque speranza che si ottengano nell'avvenire risultati

diversi, anzi l'accentramento ed il monopolio si è accentuato molto di più.

Del resto osservate cosa avviene in Austria dove vige il sistema delle sovvenzioni ad una sola Società; anche colà la marina a vapore libera non esiste.

Dunque il sistema delle sovvenzioni ha creato da noi il monopolio per la navigazione a vapore; questo stato di cose esiste; esso si può deplorare, ma è una contraddizione il proporre di perseverare nel sistema che ci ha condotti a questo risultato, e combattere il progetto di legge che ha per iscopo di farci sortire da questo stato di cose.

Poichè pur troppo, come ho detto, dall'epoca in cui fu formulato il progetto di legge le fusioni avvenute hanno portato il risultato che i premi di navigazione anzichè essere distribuiti fra varie Società, saranno assorbiti in gran parte da una sola, onde per la rimandata promulgazione di questa legge sarà diminuito uno dei benefici che avrebbe prodotto, quello cioè di incoraggiare varie Società. Questo beneficio si restringerà a sostenere ancora la Società *Veloce* e l'armatore Bruzzo, ma l'altro vantaggio di promuovere la creazione di nuove Società di navigazione a vapore resterà per intero.

Del resto, lo ripeto, il fatto prodotto dal sistema delle sovvenzioni di accentrare in una sola Società quasi tutto il nostro naviglio a vapore, esiste, nessuno più di me lo deplora, ed è per questo appunto, che prima come Deputato e poi da questo banco, mi sono mostrato favorevole al sistema dei premi alla navigazione, cioè alle sovvenzioni date a tutti nelle stesse condizioni.

Poichè ora una Società ha accentrato in sé quasi tutto il naviglio, venire alla conseguenza che bisogna fare nulla e perseverare nel sistema attuale, non è combattere il monopolio, ma conservare le cause che l'hanno prodotto, e rinforzarlo.

Ora qualunque sistema si voglia adottare per procurare dei vantaggi alla marina a vapore, per rialzarne le sorti, è evidente che all'origine dell'attuazione di questo sistema, la Società di navigazione generale, che possiede quasi tutto il naviglio a vapore, assorbirà in gran parte questi vantaggi.

L'onorevole Senatore Brioschi propugnò l'ab-

bassamento delle tasse che gravitano sulla navigazione, e sui bastimenti.

Egli disse che questo sistema sarebbe stato egualmente vantaggioso per la nostra marina che i premi di navigazione.

Dato e non concesso che ciò sia, è evidente che per quanto riguarda la marina a vela questi vantaggi, come i premi di navigazione, si distribuirebbero fra tutti gli armatori.

Per la marina a vapore succederebbe lo stesso. Di questi vantaggi come dei premi godrebbero gli armatori di vapori, e poichè la Società di navigazione generale ha quasi tutto il naviglio a vapore, così pure essa, come succederà per i premi di navigazione, all'inizio dell'attuazione del sistema proposto dall'onorevole Brioschi ne assorbirebbe quasi tutti i vantaggi, e se fosse vero che i premi di navigazione aiuterebbero il monopolio, lo stesso succederebbe per il sistema proposto dall'onorevole Brioschi.

Ma questo non è, e spero che lo ammetterà lo stesso onorevole Brioschi.

Poichè ora si sussidia esclusivamente una sola Società di navigazione, è evidente che, dando un sussidio ad essa e nello stesso tempo a tutti gli altri armatori di vapori, questi si verranno a trovare in condizioni migliori per sostenere la lotta e faremo un passo verso l'uguaglianza delle condizioni.

Certo, l'effetto della legge sarebbe maggiore se ci trovassimo in presenza solo di una marina libera, ma dovendo passare da un sistema all'altro dobbiamo necessariamente accettare l'eredità del passato. Poichè io suppongo che nessuno possa proporre di escludere dai vantaggi che hanno un carattere generale i piroscafi della Società generale che non eseguiscano viaggi sulle linee sovvenzionate, solo pel fatto che appartengono ad una Società sussidiata.

L'unico mezzo adunque è di partire dallo stato attuale e adottare un sistema che permetta ai pochi piroscafi, appartenenti ancora alla marina libera, di resistere alla concorrenza e di provocare la creazione di una marina libera. Ed è lecito sperare che questo sarà l'effetto dei premi alla navigazione.

L'onorevole Brioschi osservò giustamente che l'esperienza nelle umane cose è la miglior guida, e ci invitò ad esaminare quali sieno stati gli effetti in Francia di una legge consimile la quale è in vigore da quasi 5 anni.

SESSIONE DEL 1882r83-84-85 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 1° DICEMBRE 1885

Io accetto volentieri l'invito poichè questi effetti sono tali da confortarci e da rassicurare gli onorevoli oppositori.

La marina mercantile francese alla fine del 1880, cioè prima dell'applicazione della legge sulla marina mercantile, era così composta:

Marina a vela	Marina a vapore
Tonnellate 542,000	278,000

Nel 1885 invece

Marina a vela	Marina a vapore
Tonnellate 399,000	499,000

Di modo che la marina a vela diminuì di ben 143,000 tonnellate, cioè del 26 %; quella a vapore invece aumentò di tonnellate 221,000, cioè dell'80 %.

Anche colà si danno premi di navigazione eguali alla vela ed al vapore, eppure le vela continuò a diminuire, mentre che aumentò enormemente la marina a vapore.

L'esperienza adunque dimostra vittoriosamente che questi premi alla navigazione a vela, congiuntamente con quelli alla navigazione a vapore, non ebbero per effetto, come dissi già, di impedire la trasformazione del materiale navale, e quindi l'esperienza francese risponde vittoriosamente a questa obbiezione.

A quest'aumento così sensibile della marina a vapore presero una parte preponderante non già le Compagnie sovvenzionate, ma i varî armatori liberi.

La Francia possedeva nel 1880 n. 335 piroscafi così distribuiti fra le Compagnie di navigazione sovvenzionate e le Ditte armatrici libere:

	Piroscafi nel 1880		
	N. delle Ditte armatrici	N.	Tonnellaggio netto
Compagnie sovvenzionate	4	113	152,052
Ditte armatrici non sovvenzionate	70	222	125,707
Totali	74	335	277,759

Nel 1885 la Francia possiede n. 505 piroscafi, così distribuiti:

	Piroscafi nel 1885		
	N. delle Ditte armatrici	N.	Tonnellaggio netto
Compagnie sovvenzionate	5	146	201,155
Ditte armatrici non sovvenzionate	83	359	297,491
Totali	88	505	498,646

Dal 1880 al 1885 cessarono dal fare operazioni 29 Ditte armatrici, ma ne sorsero ben 41 nuove, e mentre quelle scomparse possedevano solo 54 piroscafi della stazzatura netta complessiva di tonnellate 27,000 quelle nuove possiedono ora ben 114 piroscafi della stazzatura complessiva di 106,000 tonnellate.

Questo così importante aumento dei piroscafi verificatosi dal 1880 al 1885 è dovuto:

	N.	Tonnellaggio netto
Alle Compagnie sovvenzionate	33	49,103
Alle Ditte armatrici non sovvenzionate	137	171,784
Totali	170	220,807

Il naviglio a vapore delle Ditte armatrici non sovvenzionate si è quindi accresciuto di 171,784 tonnellate e quello delle Compagnie di navigazione sovvenzionate di sole 49,103 tonnellate. L'efficacia quindi dei premi alla navigazione fu assai maggiore di quella delle sovvenzioni, poichè mentre queste non produssero che 152,000 tonnellate di piroscafi, i premi ne produssero ben 222,000, cioè quasi una volta e mezzo.

Se si considera poi che per le sovvenzioni alle Società di navigazione si spendono in Francia ogni anno lire 27,000,000 all'incirca, mentre che dal 1880 non si spese per cadun anno che in media lire 4,500,000 per i premi di navigazione ai piroscafi, e lire 3,300,000 per quelli di costruzione, cioè in totale L. 7,800,000, si vede come con una spesa molto minore si è conseguito un risultato notevolissimo.

Un milione speso annualmente per sovvenzioni ha prodotto tonnellate 5,600 di piroscafi; un milione speso in premi alla navigazione ed alla costruzione di piroscafi ha prodotto 28,000 tonnellate. L'efficacia dei premi fu quindi più di cinque volte maggiore di quella delle sovvenzioni.

E quando si riflette a queste cifre, a questi risultati, e si pensa quali risultati abbiamo ottenuti noi col sistema delle sovvenzioni spendendo 9 milioni all'anno, cioè una somma immensamente maggiore di quella che importerebbero i premi ai piroscafi proposti in questa legge, e si pensa che, dopo tanti anni di questa spesa, la nostra marina a vapore occupa un posto così meschino, è legittimo il domandarsi se non sia tempo di applicare anche da noi

come in Francia il sistema dei premi alla navigazione dati a tutti ed in condizioni eguali. Io non voglio con ciò condannare in modo assoluto il sistema delle sovvenzioni; vi sono taluni servizi di navigazione, come p. es. quelli postali, pei quali tale sistema può ampiamente giustificarsi. Ma molte delle nostre linee sovvenzionate hanno un carattere prettamente commerciale. Ora, quando per queste linee si danno delle sovvenzioni che sono dei veri premi di navigazione, e molto più elevati di quelli proposti in questo progetto di legge, sovvenzioni che stanno fra le 7 e 8 lire per tonnellata e per ogni mille miglia di percorso, invece di lire 0,65, e si danno ad una sola Società, io non comprendo come si vogliano condannare in nome della scienza ed in nome della libera concorrenza i premi di navigazione proposti, molto più tenui ed ai quali tutti gli armatori possono concorrere. Gli effetti prodotti in Francia rispondono anche essi a tale obbiezione, quella cioè che simili premi tendono a creare il monopolio. Dopo questi premi la navigazione libera prese un insolito sviluppo ed aumentò in una proporzione molto maggiore della navigazione sovvenzionata.

L'onorevole Senatore Brioschi ha finito per ammettere che la navigazione a vapore libera si è sviluppata molto in Francia nei pochi anni, nei quali funzionò il sistema dei premi, ma disse: badate bene; tutta questa marina libera è in mano di speculatori.

Io ho già avuto l'onore di osservare come non solo la marina a vapore libera sia aumentata in tonnellaggio, ma che è aumentato pure il numero degli armatori, quindi, maggiore quantità di piroscafi, maggior numero di armatori, maggior concorrenza.

Undici armatori di navi a vela hanno in Francia, dopo il 1881, esteso le loro operazioni alla navigazione a vapore, ed essi, nel 1884, possedevano di già 25 piroscafi, del tonnellaggio complessivo di 18,000 tonnellate. Fra le ditte armatrici a vela che armarono piroscafi si possono citare le ditte Bech et Comp., Bossut et Plichon di Dunkerque; le ditte Bossière Emile et Comp., e Corblet, Maillard, Pergelin et fils, Poigdestre et Mesnier tutte dell'Havre, Worns Josse et Comp. a Bordeaux, Lamy W. e fils di Caen.

Altri piccoli armatori o piccole Società di vapori, come i Chargeurs réunis du Havre, aumentarono il loro naviglio a vapore.

Questi fatti dimostrano come il regime dei premi alla navigazione; anzichè produrre l'effetto di accentrare la marina a vapore nelle mani di pochi e grandi speculatori, o poche e potentissime compagnie, abbia suscitato una schiera abbastanza numerosa di armatori liberi.

Certo, trattandosi che i piroscafi sono molto più costosi dei bastimenti a vela, è impossibile il supporre, tanto più da noi, paese povero di capitali, che piccoli armatori isolati possano possederne uno o più; sarà perciò necessaria l'associazione di capitali; la quale essendo inevitabile nelle industrie moderne, non comprenderei come non sia desiderabile che anche da noi i capitali si associno per quella dei trasporti marittimi.

E per esaurire l'esame degli effetti prodotti in Francia dalla legge sulla marina mercantile, dirò che anche quelli che l'oppugnavano ne riconobbero i buoni effetti.

Anche in Francia, prima della emanazione della legge e prima che la marina a vapore di quel paese prendesse così rapido sviluppo, si osservava che la bandiera estera, di anno in anno, prendeva una parte più prevalente nel commercio dei porti francesi.

Ora si nota un grande cambiamento in questo stato di cose. Sono state pubblicate recentemente le relazioni di varie Camere di commercio di città marittime sul movimento dei rispettivi porti nell'anno 1884.

La Camera di commercio dell'Havre parlando dell'effetto della legge della marina mercantile dice: « au point de vue des primes à la marine marchande, nous pouvons ajouter que dans le mouvement total du long-cours du port du Havre, la proportion du tonnage français a été:

En 1881 de	33.65 %
» 1882 »	42.09 %
» 1883 »	51.84 %
» 1884 »	51.85 %

L'autorevole giornale *l'Economiste Français*, il quale al certo non figura fra i giornali che fossero favorevoli a quella legge, discutendo i rapporti delle Camere di commercio fa, a proposito di quello della Camera dell'Havre, le seguenti considerazioni:

« Quel est l'état de la navigation concurrente, quel est le rapport entre les navires

français et les navires étrangers? Même, en ne tenant pas compte du cabotage, l'augmentation est constante. En 1881, les navires français, entrées et sorties réunies, atteignaient huit cent mille tonnes. En 1884 on dépasse treize cent soixante-deux mille. Le nombre des navires étrangers est devenu beaucoup moins grand. Dans le même laps de temps il est descendu de quatre cent mille. C'est une conséquence forcée des primes à la marine marchande, qu'on ne pourra définitivement juger qu'avec le temps et des éléments nouveaux. Si on établit une comparaison entre les différents pays pour le transport, si on analyse la navigation par pavillon, on trouve que le tonnage français a nécessairement augmenté par suite des primes à la marine marchande ».

A proposito del movimento del porto di Bordeaux, lo stesso giornale osserva: « En ce qui concerne le rapport entre les navires français et les navires étrangers, le tonnage français domine. Cet avantage ne s'est bien prononcé que depuis 1880. Il paraît, comme au Havre, être dû, pour partie, aux primes à la marine marchande ».

In quanto al movimento del porto di Marsiglia dice l'*Economiste* che l'anno 1884 fu un anno funesto stante il cholera, e tuttavia « dans le mouvement général à l'entrée on constatait une augmentation progressive tout à l'avantage des navires français ».

E conchiude in questo modo:

« L'entrée des navires français est de plus en plus supérieure à celle des navires étrangers. Cette augmentation s'accuse avec une certaine énergie. On peut en dire de même pour la substitution de la vapeur à la voile ».

Questi fatti, tutti concordanti, dimostrano ampiamente come la legge dei premi alla marina mercantile in Francia sia stata efficacissima per rialzarne le sorti, e non abbia prodotto nessuno degli effetti nocivi che gli onorevoli oppositori attribuiscono alla nostra ispirata agli stessi concetti.

E poichè l'onorevole Brioschi, illustre cultore delle scienze esatte, ci osservava come la migliore maestra sia l'esperienza, ed anzichè ricorrere a discussioni teoriche ci invitava a ricorrere all'esperienza come la migliore maestra, e perciò ad esaminare gli effetti della legge francese per desumerne quali sarebbero gli effetti

della legge che discutiamo, io spero che egli riconoscerà, in base a questa scorta che egli dichiara giustamente la più sicura base che si debba adottare, egli riconoscerà, dico, che si ha tutta ragione di credere che, anche da noi, il risultato di questa legge sarà quello di rialzare le sorti della marina mercantile.

Ma è oramai tempo che io concluda questo troppo lungo discorso, col quale ho cercato di dimostrare l'utilità dei provvedimenti che vi sono proposti in favore della marina mercantile, per sollevarla dalla crisi che la travaglia e che minaccia sconvolgerla. Il Governo, presentandovi questi provvedimenti, ha ubbidito ad un impegno solenne preso davanti al paese, dopo le più accurate indagini fatte da una Commissione d'inchiesta decretata dal Parlamento; ha ubbidito ancora ad un dovere, a quel dovere che, come osservò l'onorevole Senatore Deodati, è una delle funzioni dello Stato, di essere il tutore dei grandi interessi del paese. Egli osservò giustamente che le crisi così nel mondo fisico come nel mondo economico sono necessariamente transitorie. È certo che anche nella grande industria dei trasporti marittimi è inevitabile il giorno del risveglio; fortunati i paesi che saranno pronti per questo giorno. Voi vedete con quale energia vi si prepari la Francia; la sua marina a vapore colle sue 500,000 tonnellate è oramai la seconda del mondo; la Germania la segue da vicino e quasi la raggiunge.

E noi pure che nel mondo marittimo occupavamo prima un rango eguale a quello di queste due nazioni, come vorremo assistere neghittosi al movimento generale che si fa attorno a noi?

Mentre attorno a noi, per intelligente ed ardata iniziativa di Governi, crescono questi colossi, come mai si può pensare che la nostra marina colle attuali 120,000 tonnellate di piroscafi, di cui ben 70,000 sussidiati, e che, ove non si provveda, continuerà a deperire, potrà ancora lottare con essi?

Io non potrò mai credere che il Senato voglia ammettere che si consigli al nostro paese di assistere impassibile alla rovina totale della nostra posizione marittima, alla liquidazione del suo naviglio mercantile, alla scomparsa della sua bandiera dal mare.

Io ho quindi profonda fiducia che il Senato,

nel suo alto patriottismo, vorrà approvare il presente progetto di legge. (*Benissimo*).

GRIMALDI, *Ministro di Agricoltura, Industria e Commercio*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

GRIMALDI, *Ministro di Agricoltura, Industria e Commercio*. Onorevoli Signori; non credano che io intenda fare sullo stesso tema un discorso, rifare la diagnosi del male e riprovarvi la bontà del rimedio.

Questo compito è stato assolto in modo efficace dal mio Collega della Marina, e, se pure avessi intenzione di fare una seconda edizione, vi rinunzierei temendo di attenuare nell'animo vostro la buona impressione, che certamente la parola di lui ha dovuto lasciarvi.

Reputo però necessario fare, a nome del Governo, talune dichiarazioni, rese indispensabili dallo svolgimento preso dalla discussione di questo disegno di legge.

Lo farò in brevi parole, ma molto chiaramente.

Nella discussione si è molto parlato del ribasso possibile dei noli, ed è stato questo uno degli argomenti con i quali il disegno di legge è stato combattuto. Non ripeterò quello, che già ha detto l'on. Brin, cioè, che, poca o nessuna influenza il nostro tonnello può avere in rapporto al tonnello mondiale. Ma poichè in altre occasioni, forse prossime, questo argomento del ribasso dei noli potrebbe essere sotto altro rapporto ricordato al Governo, forse tentando di trovarlo in contraddizione; a me preme di dichiarare per ora che il ribasso dei noli, di cui si è parlato, non è l'unica, nè la principale ragione, per cui si è avverata la concorrenza americana ed asiatica, della quale tanto si è discusso e si discorre dentro e fuori il Parlamento.

Una recente, pregevolissima ed accurata Relazione, nella quale hanno preso parte gli onorevoli Senatori Brioschi e Saracco, Relazione che qui cito a ragione di onore, redatta da un altro egregio vostro Collega, l'onorevole Lampertico, determina il giusto valore alla influenza che questo fenomeno del ribasso dei noli esercita in rapporto alla concorrenza americana ed asiatica.

Ora io non vorrei che, in altre discussioni, potesse questo precedente esser ricordato, ed essere esagerata questa influenza, la quale non

è, a mio credere, se non uno degli ultimi coefficienti della concorrenza medesima.

Veramente non so spiegarmi il fenomeno che, quando si tratta di tariffe ferroviarie, sia interne che internazionali, dappertutto si vogliono ribassi; e poi, per lo contrario, quando si tratta di ribassi nelle tariffe marittime, si gridi contro ai medesimi, molto più esageratamente di quello che si dovrebbe fare. Non è ora il momento di far questa discussione, nè io voglio obbligar voi, o Signori, a studiare questo fenomeno; mi preme però di notare fin d'ora (quasi prologo a future discussioni) che non mi pare che il ribasso dei noli debba essere guardato solamente in relazione a talune derrate ed alla produzione di esse, e non anche in rapporto al consumo; in rapporto alla sola importazione, e non anche all'esportazione. Forse diverse sarebbero le conseguenze, quando tutti questi fatti venissero complessivamente valutati, come pur debbono, da uomini di Governo, da legislatori. Ed io ho fede sincera che, se la legge avrà una influenza sui noli, sarà tutta a vantaggio delle nostre esportazioni, rendendo possibile quell'espansione all'estero che ora, a giudizio di tutti, trova un grande ostacolo nel difetto di economici e costanti mezzi di trasporto marittimo.

La seconda dichiarazione, che io tengo a fare, è questa. Nell'altro ramo del Parlamento, come oggi in questo, l'onorevole mio Collega della Marina ha sostenuto con la stessa efficacia e con lo stesso valore di oggi, la causa della marina mercantile.

Forse, per alcune ragioni, che io non posso, nè debbo, nè voglio esaminare, nacque la convinzione, o almeno la supposizione, che il Ministro dell'Industria e Commercio si fosse addirittura disinteressato a questo progetto di legge.

Cotesta supposizione ha potuto andare tanto oltre da far credere, che il Ministro stesso abbia potuto non dividere parecchie delle idee contenute in questo disegno di legge, od almeno ne fosse tiepido difensore. Ad eliminare qualunque supposizione, che sarebbe pel Ministro del Commercio addirittura ingiuriosa, tengo a dichiarare che io sono perfettamente solidale, come lo sono stato nell'altro ramo del Parlamento, in tutto e per tutto e senza beneficio d'inventario, col mio onorevole Collega della Marina. E tanto più tengo a far questa dichiara-

razione, inquantochè il mio Ministero è quello che, per la sua missione, meglio di qualunque altro comprende ed apprezza i vantaggi che deriveranno alla pubblica economia dal rifiorire dell'industria marittima, e di ciò fan fede i voti ed i reclami delle diverse Camere di commercio marittime del Regno, e delle diverse Associazioni commerciali; reclami anteriori e posteriori all'inchiesta fatta sulla marina mercantile, i quali tutti hanno invocato un soccorso a questa povera inferma che è la marina mercantile.

In terzo luogo, mi preme di aggiungere la mia modesta parola a quella efficacemente detta dal mio Collega della Marina in rapporto al monopolio.

Spogliando la cosa da tutti i ragionamenti così sottili, minuti, ed opportuni fatti dall'onorevole Ministro della Marina, io la riduco in questi termini.

Dato un monopolio, dato uno stato di fatto sulla base di una legge, che accorda delle sovvenzioni, in altri termini, creato un monopolio in forza di legge o per forza di condizione ineluttabile di fatto, che cosa deve fare un legislatore? assistere impassibile allo svolgimento di questo monopolio, o tentare almeno di trovare i mezzi per rafforzare i deboli contro il forte od almeno per diminuire quella enorme distanza, che passa tra gli uni e l'altro?

Mi pare che, spoglio di ogni ragionamento, a questo si riduca il disegno di legge, che ora sta per ricevere la definitiva sanzione del Senato: si confida che con questo progetto possano i deboli e gli infermi essere portati alla condizione o di divenire forti anch'essi, od almeno ringagliardirsi così da poter lottare in un modo migliore e più efficace contro i forti.

Inoltre debbo fare una dichiarazione sul discorso dell'onorevole mio amico, Senatore Rossi, ed è questa la ragione principale, per la quale mi sono creduto in istretto dovere di prendere la parola.

Noi vogliamo che la nostra bandiera non sia costretta a ripiegarsi di fronte a quella di altre nazioni e disertare i lontani lidi, un tempo spettatori della sua gloria e della sua grandezza: noi vogliamo che la nostra bandiera sia posta in istato di lottare nella gara internazionale dei noli per conquistarvi la sua parte, certi che più la nostra navigazione si estenderà

nei porti esteri, più sarà agevolata la conoscenza dei nostri prodotti nei paesi lontani.

L'onorevole Rossi, dichiarandosi sostenitore di questo disegno di legge, ebbe a ricordare, nell'esordio della sua orazione, la frase volgare, spesso ripetuta, ma che vale la pena di rinnovare: *Dagli amici mi guardi Iddio*; e la ricordò a proposito degli illustri Senatori Brioschi e Saracco, i quali, amici del Governo, come egli li disse, e come sono di fatto, non danno il loro appoggio a questo disegno di legge.

Mi consenta egli d'invocare la massima anche contro di lui, che pure ha sostenuto il disegno di legge.

E questo debbo farlo, perchè, in tutto il suo discorso, molto accurato, aleggava un'aria di protezionismo, ed il suo favore al disegno di legge era precipuamente poggiato sulla credenza che esso fosse l'espressione di un concetto protezionista, e sulla speranza, che lo stesso potesse o dovesse farsi per il dazio sui cereali.

Io, ringraziandolo dell'appoggio dato a questo disegno di legge, e non discutendo sulle premesse, dalle quali egli ha tratto quella conclusione, debbo nel modo più perentorio, togliergli assolutamente questa illusione. Egli, nel suo discorso, fece parola dell'accuratissima Relazione fatta in nome della Commissione di inchiesta sulla marina mercantile, dall'onorevole Deputato Boselli, ed in ciò concordo pienamente con lui; do anch'io un voto di plauso a quell'egregio Deputato. Però non posso giustificare nè spiegare il silenzio serbato dall'onorevole Senatore Rossi sull'opera di un'altra Commissione d'inchiesta, egualmente di origine parlamentare, la quale ha presentato la sua Relazione redatta dal Senatore Lampertico, ed è la Commissione d'inchiesta per la revisione delle tariffe doganali.

Parlandosi di dazi doganali, di aumento di dazi sui cereali, come egli voleva, e come vuole sempre, e dei quali è sostenitore tenacissimo, non poteva nè doveva trascurare questo lavoro. Vero è che oggi la quistione non viene al Senato; vero è che oggi, a suo modo di vedere, questa non è se non una premessa, dalla quale poi vorrebbe far scaturire una conseguenza, a cui il Governo ripugna; ma pur non di meno, quand'ei si è inoltrato in questo argomento, non doveva tacere un così pre-

zioso lavoro, il quale esclude ogni aumento di dazio sui cereali.

Ed a togliergli qualunque illusione, debbo invocare il progetto di legge presentato dall'onorevole mio Collega delle Finanze, di concerto col Presidente del Consiglio, nella tornata del 25 novembre 1885; progetto conosciuto parlamentariamente col nome di *omnibus* finanziario. Se l'onorevole Rossi si prenderà la pena di riscontrare le sole prime pagine di questo lavoro, troverà che in esse il Governo, tutto concorde, ha manifestato il suo intendimento, sorretto dalla Commissione d'Inchiesta parlamentare, decisamente contrario ad ogni aumento di dazio sui cereali, per tutte le ragioni svolte nel disegno di legge e che sono accuratamente ed abbondantemente contenute nella Relazione, della quale più volte ho fatto parola. Cosicché è bene intenderci: la causa della marina mercantile, che oggi speriamo veder trionfare anche in Senato, e che giustamente aspira ad un trionfo, dopo l'eloquente discorso del mio amico onorevole Brin, io credo che non ha bisogno di essere accomunata ad altre cause. Il Ministro della Marina ha già detto le ragioni speciali, per le quali alla marina mercantile si fa il trattamento proposto dal Governo, col presente disegno di legge. Sta a voi a giudicare se queste cause siano opportune o meno acconcie: il Governo spera che vi sembrino opportune e giuste: ad ogni modo è certo che queste cause speciali per la marina non debbono e non possono nè ora nè in appresso (almeno per noi, che sediamo su questi banchi), condurre alla conclusione, alla quale direttamente ci avrebbe guidato il discorso del Senatore Alessandro Rossi. E poichè mi trovo su questo argomento, mi consenta il Senato di fare un'ultima dichiarazione.

Nei diversi discorsi fatti innanzi al Senato ed anche in quelli fatti nell'altro ramo del Parlamento, si è cercato, sebbene timidamente, di creare un certo dualismo, una certa rivalità fra gli interessi dell'agricoltura e quelli del commercio.

Se vi è alcuno che questo dualismo, questa disarmonia, se pure esistesse, dovrebbe preoccupare, è certamente il Ministro, che in Italia prende il nome dall'una e dall'altro ed ha il dovere di tenere in equa lance gli interessi dell'una e dell'altro, e quindi gli interessi della

marina, che è tanta e sì gran parte del nostro commercio.

Opera è questa, a mio modo di vedere, non opportuna nè giusta; non utile nè agli interessi dell'una, nè a quelli dell'altro.

Qualunque cosa crei disarmonia nei diversi interessi di un medesimo Stato non può non essere altamente deplorata, ed il Governo la deplora, perchè, se ha creduto di sostenere in questo ramo del Parlamento gli interessi della marina mercantile, domandando a voi l'approvazione di questo disegno di legge, in questo stesso momento, nell'altro ramo del Parlamento, si discutono alcuni provvedimenti (ed altri ne sono iscritti all'ordine del giorno ed altri semplicemente proposti), che hanno di mira l'agricoltura.

Con questo il Governo vi dimostra che, nel suo intendimento, gli interessi legittimi dell'agricoltura e del commercio debbono essere ugualmente tutelati.

Nell'animo nostro, come nel vostro non vi può essere se non un unico desiderio, quello cioè, che l'agricoltura e la marina prosperino insieme. (*Bene, bravo*).

PRESIDENTE. Il Relatore ha facoltà di parlare.

Voci. A domani, a domani.

Senatore PODESTÀ, *Relatore*. Io sono agli ordini del Senato.

PRESIDENTE. Essendo chiesto il rinvio della discussione a domani, interrogo in proposito il Senato.

Chi approva questa domanda, è pregato di alzarsi.

La discussione è rimandata alla seduta di domani.

Leggo l'ordine del giorno per la seduta di domani, alle ore 2 pomeridiane:

I. Seguito della discussione del progetto di legge per provvedimenti riguardo alla marina mercantile.

II. Interpellanza del Senatore Pierantoni al Presidente del Consiglio dei Ministri, ed ai Ministri della Giustizia e della Pubblica Istruzione, sopra i due decreti del 22 ottobre 1885,

SESSIONE DEL 1882-83-84-85 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 1° DICEMBRE 1885

i quali modificarono le leggi ed i regolamenti universitari

III. Discussione dei seguenti progetti di legge:

Modificazioni alle leggi sull'istruzione superiore del Regno;

Disposizioni sul lavoro dei fanciulli.

La seduta è sciolta (ore 5 e 35).

