

## CLXXIX.

## TORNATA DEL 2 DICEMBRE 1885

## Presidenza del Presidente DURANDO.

**Sommario.** — *Presentazione di un progetto di legge sull'avanzamento nel R. esercito — Comunicazione di decreto reale per ritirare il progetto in corso sullo stesso argomento — Seguito della discussione del disegno di legge per provvedimenti riguardo alla marina mercantile — Osservazioni del Senatore Rossi A. per fatto personale — Risposta del Ministro di Agricoltura, Industria e Commercio — Discorso del Senatore Podestà, Relatore — Dichiarazioni del Senatore Saracco — Spiegazioni del Ministro della Marina — Considerazioni sull'articolo 1. dei Senatori Lampertico e Saracco e dei Ministri della Marina, e dell'Agricoltura, Industria e Commercio.*

La seduta è aperta alle ore 2 1/2.

Sono presenti i Ministri della Guerra, della Marina, d'Agricoltura, Industria e Commercio, degli Affari Esteri e dell'Istruzione Pubblica.

Il Senatore, *Segretario*, CORSI L. dà lettura del processo verbale della tornata di ieri, che viene approvato.

**Presentazione di un progetto di legge  
e di un decreto reale.**

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

PRESIDENTE. Ha la parola.

RICOTTI, *Ministro della Guerra*. Ho l'onore di presentare al Senato un progetto di legge relativo all'Avanzamento dell'esercito.

Ho pure l'onore di presentare alla Presidenza del Senato il decreto reale che mi autorizza a ritirare il disegno di legge stato già presentato al Senato fino dall'anno scorso sulla stessa materia dell'avanzamento dell'esercito.

PRESIDENTE. Do atto al signor Ministro della Guerra della presentazione di questo disegno di legge e della comunicazione del decreto reale pel ritiro dell'altro progetto, presentato anteriormente sul medesimo argomento.

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

PRESIDENTE. Ora l'ordine del giorno reca il seguito della discussione del progetto di legge sui « Provvedimenti riguardo alla marina mercantile. »

La discussione generale è già stata esaurita; però l'onorevole Alessandro Rossi intende fare qualche osservazione per un fatto personale. Lo prego perciò di attenersi nei limiti del puro fatto personale. Ha quindi facoltà di parlare.

Senatore ROSSI A. Quanti dei miei Colleghi uscendo ieri sera da quest'Aula avranno detto in cuor loro: ecco un novello Giovanni Huss bruciato sul rogo dell'economia politica!

No, bruciato non sono onorevole Grimaldi!

Questo mi pare piuttosto il sogno di una bella notte di estate, perchè tutto il mio passato, tutti i miei discorsi da 15 e più anni, giurano contro così assoluti e così poco benevoli giudizi, giudizi a cui si vorrebbe sottomettermi per galvanizzare una causa perduta.

L'onorevole Brioschi ha detto che io sostengo i dazi proibitivi, parola questa che non mi è mai uscita di bocca; disse che io mi arrogo la supremazia delle statistiche, e che vengo a fare in Senato delle insinuazioni.

Senatore BRIOSCHI. Non ho mai detto questa parola, è impossibile.

Senatore ROSSI A. Ha detto questo, perchè io ho esattamente notate tutte le sue parole.

Il Senatore Boccardo ha detto che io propugno dazi e proibizioni di materie prime (*sic*), per cui la marina mercantile rimarrebbe senza lavoro; disse che accettava le mie conclusioni, ma che scartava tutte le mie premesse. Un bell'onore mi ha fatto l'onorevole Boccardo!

Il mio amico Grimaldi in nome dell'agricoltura disse che tutto il mio discorso era basato sulla protezione, quasicchè non avessi enunciato che ragionamenti, non già un cumulo di fatti e di cifre, tratti da fonti ufficiali esclusivamente e con un amore, con uno studio, che mi ha costato, lo confesso, più settimane di lavoro.

Disse inoltre che io ho confuso le due cause, la marina, cioè, e l'agricoltura, e soprattutto mi accusava del silenzio serbato sulla Relazione d'inchiesta della tariffa doganale, che secondo lui ha sciolto ogni problema, e, volendomi poi togliere ogni illusione, come disse, sui dazi, mi rimandava all'*omnibus* finanziario, e mi ritorceva il detto: « Dagli amici mi guardi Iddio », mostrando così di preferire a me, che voto in favore del Governo, gli amici suoi che gli votano contro.

L'onorevole Saracco aveva già detto prima, che io faceva dei grandi discorsi, dei quali non si accorse che durante le vacanze; che però io aveva « un cuore eccellente », e mi chiamò « amico degli operai » solo per ricordarmi quale propugnatore dei dazi sui cereali.

Voglio sperare che il Senato mi concederà di fargli udire le mie brevi ma sentite discolpe. Mi pare un sogno, dicevo, io che vivo la vita nel più moderno dei mondi possibili; che mi trovo tutti i giorni alle prese con problemi di mec-

canica, di chimica, con problemi dell'associazione del capitale, della concorrenza estera, con delicati problemi di questioni operaie, d'istituzioni operaie, quali si possono immaginare alla testa di 6000 operai, a vincere i quali problemi ci va di mezzo il dovere, l'onore, il patriottismo, la vita morale infine di un uomo.

Mi pare un sogno! Io che non sono produttore nè di frumento, nè di riso; non sono marinaio, nè armatore; io che non devo nemmeno il mio passato, nè quest'istesso seggio ai dazi protettori! mi pare un sogno venir qui dipinto come un medioevale protezionista che si dà il gusto della protezione per la protezione come altri si dà il gusto della finanza per la finanza! Io che non ho mai reclamato nè proibizioni, nè protezioni, come tali, ma soltanto dei dazi compensatori; dazi compensatori di un sistema tributario che non si può o non si sa altrimenti cambiare, e che a poco alla volta ci manda tutti in malora e produttori e consumatori!

Mi pare un sogno cotale accusa perchè proclamò qui quell'istesso « Fair Trade » che lord Salisbury proclama in Inghilterra; io, che, se l'Italia si trovasse nelle condizioni medesime di mezzi e di strapotenza in cui si trova l'Inghilterra, sarei il primo dei cobdenisti; e, modestia a parte, mi pare di averlo anche un po' provato coi fatti.

E che cosa sono i premi alle costruzioni, le sovvenzioni alla navigazione, come le chiamò l'onorevole Brin, se non dei compensi? Compensi a che? Compensi agli eccessivi oneri tributari, di fronte alla concorrenza estera.

Come? Sono io che mi feci a confondere le due cause? Siete piuttosto voi che trattar volete l'agricoltura come liberisti e la marina da vincelisti. Con questa differenza poi tra dazi e premi; che i primi, cioè i dazi, crescono l'erario ed i secondi, cioè i premi, almeno materialmente lo diminuiscono. È con questa equità che l'agricoltura rappresenta un capitale di parecchi miliardi per il quale il compenso del decimo di guerra che le offrite risale a pochissimi punti per mille, mentre la marina sul capitale di 200 milioni avrà presso al 4 %.

Non c'è che dire, signori Senatori. O voi votate la legge contro i miei principi, ed allora nè l'eloquenza dell'onorevole Boccardo nè quella del Ministro Grimaldi varranno a non

far comparire questa legge come una legge mercantile, come la negazione di tutti i principî che hanno fino ad oggi prevalso, e fatalmente prevalso, nella economia politica; o votate la legge coi miei principî ed allora siete col mondo moderno, riconoscete i fatti, ci fate giustizia, ed abiurate l'economia politica prevalsa fin qui, ed io ho motivo di rallegrarmene.

L'onorevole Brioschi ha detto: onorevoli Boccardo e Rossi, mettetevi d'accordo!

Ebbene! Io non ho studiato l'economia politica nei recessi di un gabinetto; non l'ho studiata altrimenti che in pratica e trattovi dalla necessità; io non ho parlato di principî teorici, ma in fatto di conseguenza di opinioni fra gli oratori di questo progetto di legge siamo forse in due soli veramente conseguenti a sè stessi: io e l'onorevole Marescotti, il quale è tutto di un pezzo in economia politica fino a sostenere che il cabotaggio esercitato sulle coste italiane da soli italiani è un odioso privilegio. Nelle nostre opinioni quindi egli ed io, siamo conseguenti. E mi pare di poter desiderare piuttosto che si mettano d'accordo gli economisti tra di loro.

E in verità nel discorso dell'onorevole Boccardo alcuno potrebbe trovare delle strane contraddizioni, che altri forse chiamerà delle eresie. Come? l'eccesso di produzione mondiale paragonarlo alla paura de' diavoli dipinti? chiamarlo la provvidenza dei consumatori? la più bella manifestazione dell'ordine?

Cotonieri, siete avvertiti. L'Inghilterra che negli Stati altrui immette l'80 per cento delle cotonerie che fabbrica, è la manifestazione dell'ordine; mentre non rifiene per il proprio consumo che il 20 per cento e voi potete andare a spasso. Agricoltori! in Anversa quest'anno avete veduto vendersi immense partite di frumento indiano a 17 lire l'ettolitro, che l'anno venturo discenderà forse a 16, mentre il vostro grano vi costa lire 20; è la manifestazione dell'ordine, potete seminare altre cose. Marinari! voi avete udito che gli armatori inglesi disarmano e restano 4 mesi coi loro navigli fermi; è la manifestazione dell'ordine: non avete a lagnarvi.

Se tutto questo indica, come disse il Senatore Boccardo, manifestazione dell'ordine, io penso almeno che non alluda all'ordine presente, ma a un ordine futuro che sarà nella mente sua. Egli ha detto poi che i premi alla marina sono di diritto comune, ripetendo così

la frase testuale pronunciata dal Ministro delle Finanze il 2 maggio, alla Camera dei Deputati. E sia pure, ma l'onorevole Boccardo ha detto di più. Sono l'espressione del libero scambio!

Ben strana mi parve questa espressione sua, e dopo le sue premesse, che vado a ripetergli, parrebbe propriamente, come ho già detto, una eresia. Due minuti prima egli aveva detto: Rispettateli quei giganti del pensiero umano che hanno proclamato il *laissez faire, laissez passer!* Nel pensiero dunque dell'onorevole Boccardo dominavano in quel momento di entusiasmo le armonie di Bastiat, quindi l'isolamento, quindi l'atomismo dell'individuo.

Ma all'onorevole Boccardo piace questa legge, egli la vuole votare; gli occorre un passaggio. E quale? Ecco: altro sono i privati, altro lo Stato, e lo Stato può bene negare il *laissez faire, laissez passer*; lo Stato deve intervenire, ed in quel caso lo Stato crea la solidarietà degli interessi.

Dunque, con la dottrina l'atomismo, e con la legge la solidarietà. Io mi figuro Cobden a braccetto di Bismarck! (*ilarità*).

Quando però avvengono le crisi, soggiunse l'onorevole Boccardo, è necessario che lo Stato intervenga; dunque anche in economia politica *il y a des accommodements avec le ciel!* (*ilarità*).

A questa tregua io vorrei domandare all'onorevole Boccardo: l'agricoltura si trova essa in crisi? niente altro che per convenire nelle conclusioni.

Senonchè oramai gli è tempo di terminarla con questa parola *crisi*.

Signori Senatori! Quando una crisi dura sei, otto, dieci, quindici anni è qualche cosa di più di una crisi, è una nuova epoca che si avvanza e si avvanza, confessatelo, sulle rovine della economia politica come venne considerata fin qui.

Gli è così, o Signori, che ieri abbiamo udito tessere in quest'Aula le lodi dell'atto di Cromwell, l'atto di navigazione. Che più? Lo stesso onorevole Boccardo ci portò in Senato il panegirico del Colbertismo. (*ilarità*).

Il principe di Bismarck ha previsto agli quest'epoca nuova, l'ha prevista fin dal 1870, e quindi tolse ogni influenza nella direzione dello Stato a tutti i liberisti, quelli cioè che dominano ancora pur troppo, e potentemente, nel governo del nostro paese.

Ciò detto, e per concludere, com'egli ha

concluso per me, io nego tutte le premesse dell'onorevole Boccardo, ed accetto le sue conclusioni, perchè sono le mie.

L'onorevole Boccardo disse però anch'egli una grande verità, cioè che la marina è sorella dell'agricoltura. Voi che opponete la marina, disse, create un antagonismo tra le due sorelle, voi dividete invece di unire, e noi dobbiamo scartare le questioni che dividono e cercare tutte le questioni che uniscono. Questo concetto giustissimo dell'onorevole Boccardo mi offre modo di rispondere all'amico mio, l'onorevole Grimaldi, il quale mi rimproverò il silenzio che ho serbato sulla Relazione dell'onorevole Lampertico, la quale, dice egli, sarà il faro del Governo, il prologo delle future discussioni.

Sì, io avrei potuto citare la Relazione dell'onorevole Lampertico più che non feci. Avrei potuto dire che, secondo me, essa rimase al di sotto del compito della Commissione d'inchiesta perchè fu unilaterale, perchè trascurò altre categorie agrarie importantissime oltre il frumento e il riso, e non parlò quasi che di dazi sui cereali.

Avrei potuto dire che fu d'altra parte al di sopra del suo compito, perchè uscì dall'inquire, per entrare di spada tratta nel giudicare; contraria in ciò alle inchieste francesi, inglesi, germaniche ed austro-ungariche che i giudizi riservano ai Parlamenti. Avrei potuto desiderare meno scienza nella Relazione e più tecnicismo doganale; avrei potuto pensare che il Parlamento, nominando i membri della Commissione, ha inteso di nominare dei finanziari e non degli economisti. Avrei potuto dire che la tariffa doganale deve essere arma di difesa negli eventuali trattati di commercio, e che, quando si spiana da sé stessi il terreno, si è obbligati a donare piuttosto che farsi a domandare. Avrei potuto sperare che quella Relazione sacrificasse meno all'opportunismo che muta dall'oggi al domani; che tenesse più conto dei fatti in linea di produzione, degli ostacoli economici, finanziari, politici e sociali e di tutte le condizioni nelle quali si trova la pubblica economia all'interno, in rispetto ad eguali o differenti condizioni all'estero.

Avrei potuto dire che fosse più guardinga nel giudicare dei limiti futuri dei prezzi di costo, dei limiti futuri della produzione dei cereali in paesi così lontani da non potere addurre le

prove; avrei potuto desiderare che ci fossero meno *se* e meno *ma* e delle premesse più positive che non sono queste, le quali sono citate appunto nella Relazione, a cui mi ha rimandato l'onorevole mio amico Grimaldi, Relazione che precede l'*omnibus* finanziario, ed in cui, nelle conclusioni ivi riportate dalla Relazione dell'onorevole Lampertico, si trovano periodi come questo:

« Non pare molto probabile che si possa avere una rapidissima estensione, a nuove terre, della produzione del grano in modo da alterare notevolmente la quantità media della esportazione... Vi ha tuttavia un graduale incremento nella superficie coltivata a grano ed esiste tuttora un'ampia estensione di nuove terre a cui può estendersi ».

Tale lo stampato, ed in verità debbo confessare che il pensiero e l'affermazione non giunsero alla mia intelligenza; in questo periodo non ci ho capito nulla.

Concludo, forse a torto, che a me parve una Relazione fatta coll'intento, *a priori*, di escludere i dazi sui cereali. A me ha fatto grande sorpresa il vedere che i questionari agrari, stabiliti dalla Commissione per la revisione delle tariffe doganali, si siano rivolti alle Banche, alle Società di mutuo soccorso, alle Società di beneficenza. Ciò mi confermò nel dubbio che la Giunta avesse difatti quel proposito, *a priori*, l'esclusione dei dazi. Poichè domandando indirettamente, ma chiaramente a quegli enti morali che ho nominati: volete che vi si rincarisca il pane? Volete favorire i proprietari voi che non siete che consumatori? la Giunta pensò che fosse ben naturale la risposta ai dazi contraria e giovevole ad elidere una risposta favorevole ai dazi.

È questo un sistema che può parer popolare; come ad altri può parere che la Giunta non abbia tenuto conto - non dirò la parola ignoranza - dei pochi lumi che simili Istituti, simili Associazioni possono avere per rispondere a questionari non solo di così alta importanza, ma così lontani dalla loro competenza. Che direste, se si facesse una inchiesta sulle opere pie, ove si trattasse d'introdurre la tassa sui poveri, e mandaste gli stessi interrogatori alle case di beneficenza ed ai poveri agricoltori che stentano a mettere insieme i due capi del misero filo che filano? Ebbene, sarebbe

il medesimo caso, e il sistema seguito dalla Giunta lasciò credere che essa abbia voluto procedere per elisione, fomentando allora, posso soggiungere, anche quel dissidio nelle classi lamentato dall'onor. Boccardo.

Ed è proprio così di costoro! All'epoca dei trattati di commercio hanno messe di fronte le industrie agricole colle manifatturiere. Quando si sono discussi i punti franchi, hanno messe di fronte le città marinaiie con le industriali.

Ora che si parla della marina mercantile si è detto: Senatori agricoli andate a votare contro i Senatori marinari. Si parla di produttori contro consumatori, di manifatturieri contro negozianti e via dicendo. Il pretesto in costoro si esplica con una frase fatta, cioè: la giustizia per tutti, nessun interesse privato davanti agli interessi dello Stato! Ma lo scopo loro, lo scopo vero è questo: l'antico *divide et impera!* purchè trionfi il dogma, le classi sociali si elidano e magari distruggano l'una coll'altra.

Va da sè che in questo gli economisti sono d'accordo mirabilmente fra essi, si aiutano a vicenda. Io non faccio nessuna allusione, nessuna citazione, ma tutti noi sappiamo come s'è inventata da qualche tempo in Italia la scuola della mutua ammirazione, e come è di moda un continuo incensarsi reciproco di uno coll'altro, i maggiori e i minori, anche quando vengono a conclusioni che traggono l'uno ad occidente e l'altro ad oriente. (*Movimenti*).

Laonde il mio amico Deodati ha potuto dire: fate che si abbassi l'orgoglio di questa scienza che è quella di un mondo che se ne va e che si rispetti assai più lo svolgimento dei fatti di tutti i giorni. E come io ieri ho applaudito entro di me alla parola del mio amico Deodati, ho applaudito del pari alla parola dell'onorevole Ministro della Marina, quando descrivendo il mondo supposto dagli avversari, diceva che è un mondo teorico e che non è il mondo dei nostri giorni.

Poche parole finali risponderò al mio amico onorevole Grimaldi.

Egli Ministro di Agricoltura fece un discorso ieri più di agricoltura che di marina.

Il Governo, egli disse, cura entrambe le industrie, e in questo è solidale, le due Camere lo dimostrano, perchè mentre oggi al Senato si discute per alleviare le sorti della marina, alla

Camera dei Deputati si discute per alleviare le sorti dell'agricoltura.

L'onorevole Grimaldi vantò l'armonia delle due industrie, vantò il loro accordo e quello del Ministero. Mi scusi l'onorevole Grimaldi se sono tratto a dirgli che a me accordo non sembra, ma stonatura. Le due sorelle infatti ricevono due trattamenti diversi, e maggiore diventa la stonatura poi quando si pensa all'attuale politica economica verso l'agricoltura di tutto, o quasi, il continente europeo.

Quando saremo all'articolo 15 io domanderò la parola per accennare in proposito i fatti nuovi di Francia: le tre proposte che stanno davanti all'Assemblea legislativa di Parigi, l'una con 21 firme di Deputati, l'altra con 90 firme che domandano aumenti di dazi sui cereali, aumenti di dazi sul bestiame e non piccoli, e una terza proposta, la quale rileva, e di molto, la tariffa generale, cioè del 50 per cento sui dazi dei cereali e dei bestiami per tutte le provenienze transatlantiche.

Qui dell'altra Camera non lice discorrere.

L'onorevole Boccardo giorni fa ci ha parlato di sisifismo economico, io desidero vivamente che una tale parola non si applichi alla perequazione fondiaria che si sta discutendo.

Non ci dormite sopra, signori liberisti! se, come siete liberisti, siete, come non v'ha dubbio, anche patriotti.

Io l'ho previsto e dichiarato nello scorso aprile questo periodo acuto, ed io proponeva allora la più pronta, la più saggia, la più nazionale perequazione: quella con l'estero. E non è, ben s'intenda, che io ami i dazi per i dazi, è inutile che io lo ripeta, per quanto si cerchi di travisarmi; ma vorrete forse negarmi qui, dinanzi a questa legge, che gli agricoltori non hanno un diritto a compensi?

La Relazione della Commissione d'inchiesta della tariffa doganale fu detta, e sarà, opera scientifica.

Per me essa arrestò gli effetti dell'Inchiesta agraria.

Nata in aprile, ma battezzata solamente alla fine d'agosto perchè non si è conosciuta, non si è pubblicata che 4 mesi dopo presentata, dopo di quella, il Governo ebbe buono in mano per parlare di sgravi onde escludere i dazi sui cereali. Pure, lo credereste? Gli sgravi, l'onorevole Presidente del Consiglio nell'altro ramo

del Parlamento li promise sulle dogane, alla futura scadenza dei trattati di commercio! Gli altri  $\frac{2}{10}$  di guerra, l'onor. Depretis li rimandò alle dogane dell'avvenire. Ebbene in quel giorno medesimo io affermava al Senato: non avete altre risorse ormai che le dogane.

Faccio voti che non tardino. E qui terminando le mie repliche per fatti personali, e sempre disposto a votare la legge, io spero che il Governo non indugi così da dover venire per l'agricoltura alla trasformazione violenta dei tributi, che sarebbe la conseguenza dei negati compensi; perchè la trasformazione attuale che si chiama con quel titolo non è trasformazione ma aumento dei tributi. Che se mai alla trasformazione violenta ci si dovesse venire, la Relazione della Commissione d'inchiesta della tariffa doganale ne sarà stata un coefficiente fatale. Ci pensi il Ministero.

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

PRESIDENTE. Ha la parola.

GRIMALDI, *Ministro di Agricoltura, Industria e Commercio*. Se in me, od in altri fosse sorto il dubbio sull'opportunità delle poche parole da me pronunziate ieri in fin di seduta, il discorso dell'onorevole Senatore Rossi lo avrebbe distrutto, dimostrando la opportunità, anzi la necessità di esse.

Le ragioni, per le quali l'onorevole Rossi accorda il suo favore al disegno di legge in discussione, mi obbligano a ripetere l'adagio: *dagli amici e dai difensori di questo progetto mi guardi Iddio*. Prima d'invocare Iddio però cerco di guardarmi un poco da me, e me ne guardo, ripetendo ciò che ho detto ieri.

Il Senato rammenterà la discussione fatta in quest'aula, a proposito della crisi agraria.

Allora l'onorevole Rossi, in una trilogia, che ben ricordo, sostenne ampiamente la tesi, che oggi ha sostenuto incidentalmente, e concluse, col dire, esser quella l'ultima parola, che egli avrebbe pronunziato, perchè aveva perduto la speranza che le sue parole potessero sortire un utile effetto.

Da questo stesso banco io allora sorsi e credetti di fare ufficio di facile profeta, dichiarando al mio amico onorevole Rossi, che non una, ma più volte sarebbe ritornato sull'argomento e che quello non era il canto del cigno. La mia facile profezia si avvera oggi, perchè, in un

campo addirittura diverso, il Senatore Rossi, incidentalmente, per non perder l'abitudine e non farmi trovare falso profeta, torna alla carica con i dazi; sui quali si ferma un momento, facendo questione di battesimo. Ma, compensatori, proibitivi o protettivi, conducono, nella sua mente almeno, alla stessa conclusione di aumentare il dazio sui cereali, come difesa, compenso e protezione; diversi nomi, che nulla cambiano alla natura della cosa. Di ciò non mi importa per ora, salvo per le dichiarazioni fatte ieri e che torna inutile ripetere: mi preme solo di rettificare il suo apprezzamento, cioè che questa legge, nel pensiero del Governo e di coloro che la sostengono, sia una legge di protezione. Si difenda o si combatta, come meglio si crede; questo è nel diritto di ognuno; ma non ci si attribuisca di aver fatto con questa legge, un primo passo nella via di protezione, passo, che condurrebbe alle conseguenze fatali, cui vorrebbe farci arrivare l'onorevole Rossi. Questo non fu, non è nell'intendimento del Governo, nè di coloro, che hanno difeso il disegno di legge.

Vuole che io, Ministro d'Agricoltura e Commercio, dica franca e netta la mia ultima parola in proposito, perchè spero non occorrerà di prenderla più?

Son pronto a dirla.

Io difendo da Ministro del Commercio questa legge nello stesso modo che, come Ministro d'Agricoltura, difendo gli sgravi delle imposte sulla terra, i concorsi, i sussidi, che lo Stato dà sotto forme diverse all'agricoltura, e che dovrà estendere ed aumentare.

Io sostengo la legge sulla marina mercantile, senza preoccuparmi del nome di premio o compenso di costruzione o di navigazione e dico: sono concorsi dello Stato, come lo Stato concorre in materia agricola, in opere d'irrigazione e di bonifica. Non è se non una forma diversa dello stesso concetto, con cui si soccorre marina e agricoltura; qui un'industria, là un'altra.

O Signori, in lingua povera, senza usare il linguaggio dell'economista, ma proprio da uomo pratico, dico: in fondo sono concorsi dello Stato questi premi o compensi di costruzione o di navigazione che siano.

La forma non può mutare la sostanza, e la sostanza è precisamente che con questa legge lo Stato viene a sorreggere una industria la

quale si trova in condizioni gravi; come sente il dovere (lo ripeto ancora una volta), di sorreggere con l'altra mano anche l'agricoltura.

Mi fa piacere che l'onorevole mio amico Rossi se l'abbia presa con coloro, che vogliono creare delle disarmonie e mettere gli agricoltori contro i marinai, le città marittime contro le città agricole.

Convengo con lui che questa è opera insana e non giustificata, e ciò dico perchè qui certamente non può trovar favore una teoria disarmonica di questo genere, e le diverse scuole economiche non porteranno mai alla conseguenza che nel Parlamento italiano si possano creare disarmonie; mentre che esso invece dovrà cercare, come ha fatto sempre, di curare ed armonizzare tutti i diversi interessi, i quali poi in fine cospirano ad un obbiettivo solo, a quello di sorreggere la produzione e gli scambi creando la prosperità del popolo italiano.

Appunto per questo io mi faceva premura di dichiarare al Senato, che è nell'intendimento del Governo il sorreggere con eguale cura le due industrie. Pur riconoscendo l'armonia fra gli interessi agricoli e gli interessi commerciali o marinari, che costituiscono parte del commercio, mentre faceva lode al Governo di aver provveduto qui alla Marina, l'onorevole Rossi gli movea poi censura di non aver provveduto all'agricoltura; e non pensava egli, che difende questo progetto di legge, quanto danno ne verrebbe ove potesse avere ascolto la sua considerazione che il Governo trascuri l'una per arricchire l'altra, o che si serva dei fondi del bilancio a beneficio di un'industria ed a discapito di un'altra.

No, il Governo ha cura di tutte e due queste industrie. Il metodo di cura è diverso, però non ho sentito mai censurare quel medico, il quale, curando due ammalati d'infermità diverse, adoperasse due diversi metodi di cura per ottenerne la guarigione.

Ora è qui il caso: alla marina il concorso, il sussidio dello Stato si presenta sotto quelle forme, con le quali noi abbiamo presentato il progetto di legge al Senato: il concorso all'agricoltura si presenta sotto altre forme e modalità, che non mutano però la sostanza, il concetto di considerazione eguale per gli interessi agricoli e per quelli commerciali.

Infine non mi fermo a parlare della scuola

di economisti, alla quale ha accennato l'onorevole Rossi, quella cioè del mutuo incenso, tanto da lui flagellata. Questo non mi riguarda, perchè io faccio l'uomo di governo, l'uomo politico, non entro nelle scuole degli economisti. Ma non posso fare a meno di notare come sia molto aspro ed esagerato il giudizio da lui dato sull'opera della Commissione d'inchiesta.

Non ho certo il mandato, nè me lo prenderei, di difendere quell'opera, la quale è il prodotto di lunghi ed accurati studi. Verrà il momento (senza ora toccare per incidente questa questione, cosa certo non commendevole) in cui potrà e dovrà essere discussa dal Governo e dal Parlamento l'opera prodotta dal lavoro di tanti egregi uomini.

Fino da ora però sento il debito di dichiarare, a nome mio personale ed a nome del Governo, che non divido affatto l'apprezzamento dell'onorevole Senatore Rossi; anzi ne ho uno diametralmente opposto. Si può discutere in questo mondo di tutto, e si può e si deve discutere delle conclusioni della Commissione di inchiesta; ma, credo, che nessuno abbia il diritto di dire, che quella Commissione non ha compiuti i lunghi ed accurati studi richiesti dall'importanza dell'argomento.

L'onorevole Rossi modificherà certo i suoi giudizi sull'opera di quella Commissione, quando, oltre al volume che gli stava dinanzi e che contiene le ultime conclusioni, avrà presenti i volumi non ancora distribuiti, dai quali risulta che i questionari furono dalla Commissione di inchiesta rivolti non ai soli consumatori, come a lui pareva di poter sostenere, ma a tutti i Comizi agrari, alle Camere di commercio, agli industriali, proprietari, produttori, consumatori, con la maggiore imparzialità, che certamente non poteva non avere una Commissione sorta dal Parlamento, una Commissione, la quale aveva un mandato molto grave ed importante, in forza di una legge dello Stato.

Quando avrà dinanzi tutti questi elementi, presenti pure, onorevole Rossi, delle conclusioni, porti pure la discussione in quest'aula, e mi farò un dovere di trattarla; ma non posso ammettere il sistema, che oggi, in occasione della marina mercantile, si possa (mi si permetta la parola) bistrattare un'opera senza poterla seriamente discutere, come si potrà e si dovrà a tempo più opportuno.

Resta fermo il concetto, che anche a me pare giusta la conclusione del Senatore Rossi, cioè che si debba approvare il progetto di legge; ma non sono giuste le premesse, dalle quali egli è giunto a tal conclusione.

Molto meno mi par giusta la speranza, alla quale egli mi pare abbia subordinato il favore a questo disegno di legge.

PRESIDENTE. Il Relatore dell'Ufficio Centrale ha la parola.

Senatore PODESTÀ, *Relatore*. Onorevoli Colleghi. Gli oratori eminenti che mi hanno preceduto nella discussione di questa legge la hanno esaminata in modo tanto ampio, tanto completo, tanto brillante, che lasciano a me Relatore dell'Ufficio Centrale, non altro che l'obbligo di fare un breve riepilogo.

Analizzando per sommi capi le ragioni degli avversari, e dei fautori della legge, riassumerò brevemente ciò che si è detto in favore e in contrario a questo progetto di legge.

Veni, e propri avversari forse non può dirsi che ve ne siano, poichè gli onorevoli Saracco e Brioschi hanno bensì ragionato e con molto acume e vivacità contro alcune disposizioni del progetto, ma hanno anche dichiarato di non avversarne l'oggetto principale. Convien dunque dire, che l'oggetto, lo scopo, di questo progetto di legge, nella sua sostanza è tanto indiscutibile, e tanto giusto che non può avere un avversario, un oppositore deliberato.

Vi sono piuttosto dei correttori, degli autori di emendamenti. Ma al momento in cui siamo della procedura parlamentare, l'adozione di qualunque emendamento, tendente anche a migliorare la legge, a renderla più ampia e più favorevole alla causa della marina, sia pure aumentando l'importo dei premi, o in altra guisa, porterebbe necessariamente ad un grande ritardo nell'applicazione della legge, nella concessione dei benefici che da tutta la nazione si aspettano e si invocano a pro' della marina. Questo ritardo è già stato tanto lungo e tanto esiziale che sarebbe una vera enormità di prolungarlo ancora con tutte le sue conseguenze deplorabili.

Anche, dunque, agli amici di questo progetto di legge, a quelli amici che vorrebbero emendarlo, e, a detta loro, migliorarlo, io ho diritto di applicare la qualifica di oppositori e di avversari e di dir loro col sacerdote di

Troia: *Timeo Danaos et dona ferentes*, e ho il dovere di pregare il Senato che non voglia accettare le correzioni e gli emendamenti che fossero da essi proposti.

Gli oppositori hanno detto che forse sotto le disposizioni di questi progetti di legge si cela una serie di interessi particolari, e magari di interessi elettorali.

Interessi elettorali! Ma nell'Aula del Senato questi interessi nulla hanno a vedere; lasciateli ad altre assemblee; lasciateli alle riunioni popolari, ai *meetings* più o meno pubblici, alle conventicole dei partiti.

Quanto agli interessi particolari, io dico che in nessun'altra occasione se ne potrà mai parlare più a torto: si tratta di provvedere agli interessi della marineria nazionale e delle popolazioni che abitano i 6000 o 7000 chilometri della nostra frontiera marittima; si tratta del presente e dell'avvenire delle grandi città marinare che sono il vanto e la ricchezza della patria comune, e ci si accusa di patrocinare interessi particolari!

Io credo che in fatto di generalità, di importanza, di universalità d'interessi non vi sia altro interesse pubblico paragonabile a quello della marineria, tranne quello dell'agricoltura. L'unico interesse che sotto questo punto di vista possa far riscontro ai lavoratori del mare è quello dei lavoratori della terra. Queste sono le due grandi classi di cittadini su cui si fonda la ricchezza, la potenza, la forza morale e fisica della nazione.

Entrambe hanno diritto da parte dei grandi poteri dello Stato ad una eguale considerazione, ad un'eguale protezione ed incoraggiamento.

Si tentò, in un'epoca non lontana, di suscitare molte antinomie ed opposizioni tra queste due grandi classi di popolo.

Certo coloro che ciò tentarono lo avranno fatto con buoni intendimenti, forse non prevedendo le fatali conseguenze che da sì infausta gara potevano derivare. Si disse ai lavoratori della terra, a quelli che col proprio sudore fecondano il sacro suolo della patria; tutto quello che si fa per la marina, è a scapito vostro; tutti i sussidi che si danno agli armatori, ai marinai, sono prelevati dai vostri sudori. Ma l'opera insana, antipatriottica, così bene stigmatizzata dall'onorevole Ministro Grimaldi, l'opera

insana naufragò davanti al buon senso ed al patriottismo delle popolazioni italiane, e dei grandi poteri dello Stato. Ed ora, mi piace constatarlo come l'ha già constatato l'onorevole Ministro, per una felice concordia d'intendimenti, per una non men felice coincidenza di fatti, le due grandi Assemblee dello Stato si occupano contemporaneamente, coll'intenzione e colla speranza di mitigare sofferenze antiche ed acutissime, dei provvedimenti da prendersi per queste due grandi classi di cittadini italiani. Mentre qui si discute con serenità e con altezza di intenti, pari alla grandezza dell'opera, mentre qui dico, si discute dei rimedi da portarsi ai bisogni dell'industria marittima, alle sofferenze dei lavoratori del mare, nella Camera elettiva si esaminano con lunghi e pazienti studi i provvedimenti da adottarsi per lenire i patimenti, le miserie dei lavoratori della terra, per venire in soccorso di quella grande arte che la mitologica Cerere insegnava alla gran madre Italia.

Forse nè alla Camera elettiva nè qui, si riuscirà a sopprimere tutte queste sofferenze; sarebbe impresa più che umana; certo si è che con la buona volontà che anima i rappresentanti della Nazione a Montecitorio, ed i membri dell'Assemblea vitalizia a Palazzo Madama, si riuscirà a far qualche cosa, a sollevare qualcuna di queste sofferenze, a far fronte a qualcuno dei più urgenti bisogni, e, finalmente, opera sacrosanta per l'interesse generale della patria italiana, si riuscirà per fermo a dare testimonianza alle più interessanti, alle più numerose classi del popolo nostro, dell'interesse che i grandi poteri dello Stato portano al loro benessere, alla grandezza della patria comune.

Il motivo principale per cui questo disegno di legge è stato proposto alla discussione dei grandi poteri dello Stato, si è il fatto della decadenza, del deperimento della marina mercantile. Per l'opportunità della causa si è anche voluto dubitare di questo fatto, si è negato questo deperimento, questo stato di marasma in cui la marineria italiana, pur troppo, versa da parecchi anni, da un decennio circa, e da cui s'incammina con progressione spaventosamente accelerata alla rovina totale.

Potrei dire che il fatto di questa decadenza, di questa miseria della marineria italiana è una di quelle cose di pubblica notorietà, di pal-

mare evidenza che s'impongono a prima vista, che non solo sono facili a dimostrarsi, ma che non ammettono la controprova.

Moltissimi sono gli argomenti che potrei citare in prova di ciò. Ne accennerò qualcheduno. In primo luogo la *res judicata*; ci è la legge dell'Inchiesta parlamentare sulla marina mercantile solennemente votata dai due rami del Parlamento. Lo stato di decadenza della marina mercantile fin d'allora era accertato ufficialmente e legislativamente. Vi sono poi i risultati dell'inchiesta che fu la conseguenza di quella legge; inchiesta condotta con tanto studio e dottrina, con tanta abbondanza di documenti e di indagini, con tanta serenità e ragionevolezza di conclusioni, da poter formare esempio e modello di qualunque altra operazione di tal genere.

Quale sarà la ragione di questo stato di decadenza?

Il mio amico Saracco ha detto che può essere anche la pigrizia. È questa una parola che fu forse pronunciata dall'onorevole Saracco in un momento di distrazione....

Senatore SARACCO. No, no, l'ho detta e la ripeto.

Senatore PODESTÀ, *Relatore*.... Allora ne prendo atto in faccia al Senato ed al paese....

Senatore SARACCO. Ho detto pigrizia nella trasformazione del materiale nautico.

Senatore PODESTÀ, *Relatore*. Prendo atto anche di questa spiegazione. Però faccio osservare all'amico Saracco ed al Senato, che non è certo ai marinai italiani che si può imputare il peccato della pigrizia, non è a questa popolazione che è sempre stata esempio a tutto il mondo navigatore di laboriosità, di sobrietà, di coraggio in mezzo ai pericoli di ogni genere, sulla faccia di tutti gli oceani, che è sempre stata preferita per queste sue doti a tutte le altre marinerie del mondo, non è, dico, ai marinai italiani che si debba lanciare in volto l'accusa di pigrizia.

L'onorevole Saracco ha pur spiegata la sua parola, ed a questa io rispondo e mi compiaccio che la risposta resti negli atti del Senato, come vi resta la parola *pigrizia*, lanciata dall'onorevole Saracco rimprovero immeritato alle popolazioni marinare d'Italia.

La decadenza della marina mercantile, o Signori, è provata da mille fatti; è provata in primo luogo dall'andamento delle costruzioni navali nel nostro paese.

Nei quindici anni, dal 1860 al 1875, i cantieri italiani costruivano navi per una media di valore annuo che oscillò dai 18 milioni ai 27 milioni.

L'anno in cui s'è lavorato meno, questa cifra era 18 milioni, l'anno di maggior lavoro arrivò a 27 milioni. Nell'ultimo decennio la costruzione navale annua di tutti quei cantieri oscillò fra un valore di 4 e un valore di 5 milioni.

Come vedete, il salto è enorme ed accusa uno stato di cose assolutamente patologico e morboso, a cui è urgente di trovare un rimedio.

È stato detto che non c'è decadenza perchè il tonnello di un milione e 150 tonnellate circa della marina italiana qual'era nel 1861, si è mantenuto nella stessa cifra nel 1884; che anzi a quest'ultima data ci era forse un piccolissimo aumento di circa 20 mila tonnellate. Rispondo che ci è, e risulta dalle cifre ufficiali una decadenza assoluta, ed eccone la ragione.

Come il tonnello dei vapori, per ridurlo alla sua vera potenzialità, si moltiplica pel coefficiente tre, ritenendosi che una tonnellata a vapore equivale in lavoro utile a tre tonnellate di veliero (s'intende di veliero in buone condizioni di età e di conservazione), così io dico e sostengo che la tonnellata a vela per le navi che hanno un'età maggiore di 10 anni, non vale più nè come valore, nè come potenza, nè come utilità di servizio quello che vale una tonnellata di un bastimento a vela di due, tre o quattr'anni di età.

Sicchè se un bastimento a vela è vecchio, vale la metà, il terzo, il quarto del suo primitivo valore, a seconda della minore o maggiore vecchiezza e decrepitezza del bastimento medesimo.

E sanno gli onorevoli contraddittori qual'è questo tonnello che io chiamo vecchio, e a cui io credo debba, per giungere ad una valutazione razionale, applicarsi una diminuzione di valore e di utilità proporzionale all'aumentarsi dell'età della nave? Quello che ha più di 10 anni di età e di servizio.

Senatore BRIOSCHI (*interrompendo*). Ma ciò avviene anche per tutte le marine.

Senatore PODESTÀ, *Relatore*. Accetto l'interruzione e rispondo subito; rispondo che le altre marine non hanno subito la decadenza della nostra. Il lavoro dei cantieri navali inglesi, americani,

svedesi, olandesi non si è arrestato, e quindi non è il caso che in quelle marine ci siano quelle enormi sproporzioni fra il tonnello vecchio e il nuovo che esiste nella nostra marineria; vi sarà invece una proporzione normale.

Noi abbiamo soltanto 160,000 tonnellate di bastimenti a vela nuovi, e chiamo nuovi quelli che hanno un'età minore di dieci anni. Come si vede, io sono piuttosto corrente nel dare questa patente di gioventù ai velieri italiani, e me ne possono far testimonianza tutti quelli che hanno una qualche conoscenza pratica di navi, poichè, in pratica, un bastimento che ha dieci anni è già molto deperito e deprezzato. Abbiamo invece 648,000 tonnellate di bastimenti vecchi, ossia in età maggiore di anni dieci. Per ridurre questo tonnello al suo vero valore virtuale, io proporrei di calcolarlo al coefficiente della metà — e anche in ciò credo di fare un apprezzamento assai liberale, perchè certo uno speculatore accorto e sperimentato non vorrebbe comprare per la metà del loro valore iniziale questi bastimenti più o meno vecchi. Ne consegue che per farsi un'idea meno inesatta della vera potenzialità della nostra marina si dovrebbe ridurre a 324,000 tonnellate, questo tonnello nominale di tonnellate 648,000, ridurre quindi di pari somma il tonnello complessivo della nostra marina alla fine del 1884.

Ed ecco provata la decadenza assoluta che gli avversari vorrebbero negare.

La decadenza relativa poi è forse anche più patente e sensibile. Questa decadenza relativa fu ammessa anche dagli oppositori, e risulta dal rapporto in cui la marina italiana si trova rispetto alla marina mondiale.

Ebbene, nel 1870, dato che la marina mondiale fosse rappresentata dalla cifra 100, la marina italiana era rappresentata dalla cifra 4 e 79, cioè  $4\frac{79}{100}$  circa; nel 1884 fermo stando la cifra 100 per la marina mondiale, il coefficiente della marina italiana era di 3,36, ossia  $3\frac{36}{100}$ .

Come vedete la diminuzione è fortissima. Gli oppositori hanno altri obbiettivi. Voi pretendete, ci dicono, che il tonnello nazionale diminuisce, che la marina perde di forza e di vigore ogni giorno, eppure le tasse di ancoraggio aumentano. Ma come va questa contraddizione? La contraddizione è subito spie-

gata. Le tasse d'ancoraggio si pagano dalla bandiera straniera....

Senatore BRIOSCHI. Io non ho mai detto questo.

Senatore PODESTÀ, *Relatore*... Ritirano questo argomento?

Senatore SARACCO. Noi non abbiamo mai asserito questo; quindi non abbiamo da ritirare ciò che non abbiamo detto.

Senatore PODESTÀ, *Relatore*. Se ritirano questa obbiezione, sta bene.

Senatore BRIOSCHI. Non lo abbiamo detto.

Senatore SARACCO. Non l'ho detto.

Senatore PODESTÀ, *Relatore*. Avrò dunque udito male, e prendo atto che non si fece l'obbietto, a cui credevo dover rispondere.

Quanto all'obbietto dell'aumento del personale marittimo, ritengo che sia stato fatto, e vi risponderò.

L'aumento dell'iscrizione marittima è dovuto non all'aumento effettivo del numero dei marinai, ma al fatto della legge di leva marittima che fu in vigore fino all'anno scorso. Questa legge - anche dopo che quella di leva terrestre in omaggio al principio dell'eguaglianza aveva sancito il servizio militare personale ed obbligatorio per tutti - questa legge marittima, ripeto, - non so per quale ragione, credo per uno sbaglio materiale - continuava ad ammettere la surrogazione per danaro, chiamandola riassoldamento con premio. Un numero pur troppo non piccolo di giovani, ai quali non piaceva d'andare a fare il soldato, e di cui io certo non vorrò lodare il patriottismo, venivano ad iscriversi nella lista della gente di mare, qualificandosi come lavoratori dei cantieri, o anche come marinai di bordo...

Lavoravano, non lavoravano nei cantieri, navigavano, non navigavano sulle navi? Io non potrei per verità assicurarlo, ma entravano più o meno di straforo a far parte della gente di mare, e pagando le loro 2200 lire sotto il titolo di riassoldamento con premio, si liberavano da qualunque servizio militare obbligatorio.

Questa è la vera ragione per cui in questi ultimi anni si è impinguata la lista della gente di mare.

Credo ormai di poter affermare che il fatto della decadenza della marina italiana è certo inoppugnabile, e che più ancor dello stato presente debba spaventare il prossimo avvenire.

Se alla marina non si provvede a tempo, essa andrà in rovina con progressione non aritmetica ma geometrica, colla velocità progressiva che regola la caduta dei gravi, e, se il Parlamento non si affretta a provvedere, l'Italia dovrà risentirne danni gravissimi, e piangere su rovine tali che ben difficilmente potranno ripararsi in avvenire.

Questa marina che decade, che minaccia di rovinare, se anche fosse semplicemente un'industria come un'altra, meriterebbe, come tutti i rami dell'attività economica nazionale aiuto e difesa da parte del Governo e del Parlamento.

Ma io credo ed affermo che nella marineria nazionale vi è assai più che un'industria qualunque, che una semplice forza economica.

La marina mercantile è, ed è stata sempre considerata da tutti i popoli come un grande interesse dello Stato, e difatti anche il Governo italiano, e prima di esso il Governo piemontese hanno fatto un codice speciale per la marina mercantile; come vi è un codice penale, un codice di commercio, un codice civile, vi è anche un codice per la marina mercantile.

Domando se per nessun'altra industria, se, per esempio, per l'industria mineralogica, per l'industria tessile, per l'industria enologica, od altra qualsiasi, lo Stato si è mai dato il lusso, il pensiero di fare un codice speciale?

Se ha fatto questo codice speciale per la marina mercantile, lo Stato doveva avere delle grandi e specialissime ragioni, doveva vederci un grande interesse di Stato, e questo ci è veramente. E vi è sotto tre rapporti: l'economico, il militare, il politico. Vi è l'interesse economico, perchè la marina mercantile è uno dei grandi organi per cui si svolgono i movimenti della produzione, dello scambio, della consumazione nè più nè meno che siano le strade ferrate.

Lo Stato, alle strade ferrate non ha dato sussidi di tutti i generi? Non ha sacrificati miliardi e miliardi per averle? Ed ha fatto bene, poichè con queste strade ferrate ha potentemente aiutato tutte le industrie, prima fra esse l'agricoltura.

La marina e le strade ferrate sono una grande, un'analogia industria - quella dei trasporti; sono due forze che si legano, si aiutano, si completano vicendevolmente.

Un altro grande interesse più prepotente an-

cora della marina mercantile, è quello dei suoi rapporti colla marina militare. Per la difesa dello Stato, questi sono rapporti di necessità, per la vita, per l'esistenza, per lo sviluppo della marina da guerra.

La marina militare è da noi considerata con grande amore, ed a ragione, perchè nessun paese, meno il Regno Unito, ha forse tante coste marittime e tanti interessi sul mare come ne abbiamo noi.

La marina militare è quindi riguardata come un principalissimo interesse dello Stato.

L'Italia assiste con gioia, con entusiasmo allo sviluppo di questa marina. È un argomento di pubblica letizia tutte le volte che uno dei nuovi giganti del mare scende nelle onde del Tirreno o dell'Adriatico a rinforzare la flotta italiana, tutte le volte che con grandi e nuove manovre si manifesta all'Italia ed al mondo la potenza, la forza delle nostre navi, la perizia, l'abilità, il coraggio dei nostri marinai. E mentre si dà questo sviluppo utile e glorioso alla marina da guerra, si vorrebbe lasciar cadere la marina mercantile? E si direbbe anche a proposito di una parte sola di questa marina, la marina a vela: « *Muoia pure la marina, se le forze le mancano; se il malato è grave lasciamolo andare al cimitero?* »

Sarebbe un sistema assolutamente deplorabile, e credo che anche il mio onorevole amico Saracco non lo applicherebbe se fosse a lui solo lasciata la responsabilità della cosa. Senza una buona marina mercantile, non vi è mai stata una buona marina militare, perchè la marina mercantile è quella che prepara gli operai dei cantieri; quelli operai che, a Castellammare, a Spezia e a Venezia hanno costruito le navi potentissime che tutto il mondo ci invidia sono figli di marinai, sono nati in mezzo ai cantieri navali, in mezzo della lieta attività dei tempi che furono.

La marina mercantile veleggiando nei più lontani oceani, sfidando i pericoli maggiori e più spaventosi degli elementi, le minaccie del Capo Horn e del Capo delle Tempeste, i tifoni del Pacifico ed i cicloni dell'Atlantico, formò tutta quella generazione di marinai che il mondo ci invidia, che vanno anche qualche volta ad arruolarsi sulle navi americane ed inglesi, facendo grande onore al nome italiano; quella generazione di marinai che rinnoverà un giorno tra

noi gli eroismi delle flotte di Venezia e di Genova, le gesta dei Dandolo e dei Doria. E senza questa marina mercantile, questi gagliardi marinai non si avrebbero.

L'ammiraglio Jaureguibéry, alla cui autorità il mio amico Saracco ha fatto tanto ricorso, crede che a forza di scuole speciali possan formarsi questi marinai.

Per me sostengo che, se la marina da guerra ha da essere armata con marinai che non sono marinai, con marinai a cui per prima cosa bisogna insegnare quello che l'ammiraglio francese, con molta proprietà di frase chiama il piede e lo stomaco marino, si avrà da lottare con difficoltà veramente improbe; è più facile imparare lì per lì discipline molto più astruse che questa pratica assai semplice e volgare del piede e dello stomaco marino; e se quelli che sono a bordo delle grandi corazzate non hanno queste due elementari qualità, le grandi corazzate non si possono nè manovrare, nè difendere: lo ha detto l'on. signor Ministro della Marina: ed è cosa d'altronde della più elementare evidenza.

La marina mercantile rende un altro ufficio alla marina militare, fa il servizio ausiliare, il servizio di esplorazione, il servizio di trasporto di soldati, di cavalli e di materiali.

L'onorevole Boccardo ha fatto una splendida esposizione storica dei servizi che in altri tempi questa marina mercantile ha reso. Si potrebbero aggiungere molti esempi specialmente italiani: ma la rassegna storica del Collega Boccardo è stata troppo ampia e persuasiva.

Noi, onorevoli Colleghi, siamo generalmente desiderosi (l'onorevole Saracco forse non lo è, ma credo che la gran maggioranza del Senato e del paese lo sia), della espansione e della floridezza dei rapporti coloniali; e prescindendo anche da quelle colonie politiche, che l'onorevole Saracco ha detto di non volere, ne abbiamo altre importantissime, abbiamo le colonie commerciali, le colonie civili che hanno colla madre Patria rapporti, non di dipendenza politica o militare, ma di affetto nazionale e di rapporti economici; sono quelle del Perù, del Chili, e principalmente del Rio della Plata.

Come si fa a mantenere i rapporti con queste colonie, a migliorarli, ad estenderli, a crearne dei nuovi, se non si ha una buona marina mercantile nazionale?

La marina estera non ci renderà certo di

questi servizi, farà anzi, potendo, tutto il contrario.

La marina mercantile poi, oltre ad essere una grande industria, è anche una grande scuola, un grande insegnamento; essa abitua gli uomini e forma i caratteri nella lotta contro i più gravi pericoli del mare e dei venti; essa insegna il disprezzo della morte, la resistenza ad ogni genere di privazioni e di fatiche, abitua il corpo ad una robustezza e ad una agilità che in altre professioni non si raggiunge, forma una generazione di uomini in cui la robustezza del fisico è uguale alle forze dell'anima.

Infatti, se consultiamo la storia, vediamo che tutti i popoli navigatori, come bene osservò già il Senatore Boccoardo, furono popoli ricchi e potenti, e decadde appena trascurarono l'arte del navigare; cominciando dai Fenici e terminando cogli Inglesi. Questa verità risulta luminosamente in tutte le storie del mondo e fra i popoli piccoli ricorderò le città anseatiche e le repubbliche italiane del medio evo, che furono miracoli di forza, di potenza e di ricchezza, e che ebbero momenti tali di splendore da destar l'invidia di più d'una delle grandi potenze del giorno d'oggi.

Anche a questo titolo dunque la marina mercantile merita incoraggiamento, non meno di qualunque altra fra le più importanti forze sociali.

Questo incoraggiamento, dalla Commissione d'inchiesta che ho già menzionato, e da questo progetto di legge che alle conclusioni della stessa si è in grande parte modellato, è proposto sotto forma di premi o compensi che dir si vogliono, e per mezzo di alcuni sgravî di tasse.

La riduzione o sgravio di tasse non ha incontrato alcuna ripugnanza o difficoltà; le obiezioni si sono concentrate sopra i premi, e si sono rivolte, tanto a quelli di costruzione, quanto a quelli di navigazione; - questi ultimi però furono combattuti più vivamente che gli altri, - si è detto che il sistema dei premi è una negazione dei sani principî dell'economia politica, una violazione della scienza che regola l'economia degli Stati.

L'onorevole Boccoardo a questo proposito ha detto con magnifiche parole in qual modo i principî astratti dell'economia politica si debbano applicare nell'ambiente dei fatti; egli dimostrò come questi principî astratti debbano un po' mo-

dificarsi nell'applicazione, e portò un esempio. Cosa ci è di più assoluto e di più astratto dei principî della matematica? Eppure in certi lavori bisogna prescindere dall'applicazione astratta, assoluta e rigorosa, bisogna prendere per coefficiente dell'applicazione le condizioni contingenti e variabili di luogo e di fatto.

Nella nostra organizzazione economica i dazi doganali, piuttosto gravi e molteplici, si applicano su quasi tutti gli oggetti del consumo.

Ora, se nell'applicarli noi non avessimo che una semplice base aritmetica e si colpisse con un dazio eguale *ad valorem* la materia prima e la materia manufatta, quale sarebbe la conseguenza di questo sistema che potrebbe d'altronde dirsi matematicamente e rigidamente esatto? Sarebbe che invece di proteggere il lavoro nazionale e gli operai delle nostre manifatture, si applicherebbe la peggiore delle protezioni, la protezione a rovescio, si proteggerebbe il lavoro e la produzione straniera. Non occorre ragionar molto per persuadere chiunque che a questi risultati non dobbiamo giungere. Nello stabilire quindi questi dazi di frontiera si è dovuto avere di mira il lavoro nazionale non per proteggerlo (abbandoniamo, lasciamo da parte la parola protezione), ma almeno per non pregiudicarlo di fronte al lavoro estero.

Forse non si è fatto abbastanza, ma tuttavia le nostre industrie, un certo incoraggiamento, un certo aiuto lo hanno avuto, almeno per la maggior parte di esse, nell'ordinamento dei dazi doganali.

Vi è ancora un'altra circostanza di fatto forse, e senza forse, più grave. Noi siamo in mezzo, geograficamente ed economicamente, a nazioni sotto ogni rapporto potentissime; la Francia, la Germania, l'Austria-Ungheria le quali si studiano non coi nostri temperatissimi ed omeopatici criterî, ma con criterî, dirò così, *affatto americani*, di proteggere le proprie industrie, le proprie produzioni; si valgono a quest'uopo di tutti i mezzi, non badando nè a principî di scienza nè a moderazione di metodi. La Francia ha per certi casi delle disposizioni addirittura proibitive, poichè vi sono dei prodotti manifatturali che in Francia non possono entrare.

Essa ha i diritti *d'entrepôt*, con cui fa la guerra ai magazzini ed ai depositi stranieri; essa ha i premi di navigazione, che tutti cono-

sciamo e che noi ora stiamo debolmente e parzialmente imitando.

Essa ha premi per la pesca del corallo sulle coste dell'Algeria, ha premi per la pesca delle sardelle sulle coste dell'Olanda, per la pesca del merluzzo sui banchi di Terranova.

La Germania è intieramente sotto il regime della protezione e dei premi, tanto che gli industriali germanici, per esempio i produttori di ferro, vendono in casa propria i loro prodotti molto più a caro prezzo che all'estero, vendono le lastre di seconda lavorazione in Germania a lire 180 la tonnellata, mentre le mandano a vendere in Italia od in Svizzera, per il prezzo di lire 140 o 150.

Questo è il frutto di un congegno di protezioni e di premi di cui io non conosco tutti i meccanismi, ma i cui effetti son pubblici e notorii.

Il protezionismo germanico è arrivato a questo punto. L'Austria-Ungheria si è posta sulla stessa strada, accorda premi alla esportazione di quasi tutte le sue industrie, e ai principali prodotti del proprio suolo, per esempio allo zucchero. Colpisce di dazi gravissimi la introduzione delle merci e delle derrate straniere.

Se non pensiamo a difenderci, l'Italia economica sarà divorata da questa lotta di concorrenze.

Fu quindi necessario organizzare un sistema di leggiera e modestissima difesa per le industrie nazionali; l'unica che non abbia ottenuto ancora alcun sussidio di questo genere è la marina, quella che più di tutte ne avrebbe il bisogno e il diritto perchè è esposta più di tutte le altre, nella illimitata concorrenza mondiale, alla lotta per la vita, e quindi deperisce rapidamente come tutti vediamo.

Dopo molti studi si venne alla conclusione che l'unico sistema concreto e pratico per soccorrere la pericolante marina era quello di seguire l'esempio della Francia, dare i premi di costruzione e di navigazione.

Siamo meno ricchi della Francia e li daremo più modesti; la nostra marina è più sobria, più economica, e secondo la nostra opinione anche più attiva ed operosa, che la francese; essa si contenterà di soccorsi meno lautissimi; ma, coordinandoli collo stesso sistema che la Francia ha adottato, potremo sperare di ottenerne benefici

non diversi da quelli che la Francia ha conseguiti.

Credono alcuni che la concessione di questi premi o compensi non sia conforme ai sani principii della economia politica, specialmente pratica. Ma parmi che anche gli oppositori della legge siano su questo tema assai moderati, giacchè accettano se non tutti almeno parte dei premi di costruzione. Essi quindi fanno questioni di più, o di meno, di modo, e di limiti, ma non di principio.

Concedendo questi premi, dando un incoraggiamento anche modico, ma purchessia; alla marina mercantile, noi facciamo un'opera di eguaglianza, un'opera di equità e di giustizia distributiva.

Ho detto che le altre industrie sono più o meno aiutate, incoraggiate; ma la marina non lo è, non lo fu mai; non fu mai buona ad altro che a pagare le tasse di ancoraggio, le tasse di registro, i diritti consolari, ecc. La si considerava come un mezzo di esigere tasse indirette, di mantenere i consolati, gli uffici di porto e di spiaggia.

E tacitamente, qualche volta anche esplicitamente, si diceva ai marinai, alla classe marittima: se siete ammalati, guaritevi da voi; e se la vostra malattia si aggrava, morite! Conveniamone, il complimento non era molto lusinghiero!

Si è detto che per questi premi si spenderanno molti danari, si avranno delle seccature e forse che non approderanno a nulla di utile, a nulla di buono.

Naturalmente nessuno conosce con precisione l'avvenire; non vi è dato alcuno assoluto, nè matematico, nè scientifico che ci possa dire con sicurezza che i premi riusciranno a buoni risultati e fino a qual punto; vi sono delle semplici presunzioni e nulla più; ma anche queste, giudiziosamente apprezzate, possono darci qualche lume abbastanza positivo.

Giudicando con equità d'animo ed imparzialità di vedute, si può aver fiducia che questi premi daranno un risultato discreto e promuoveranno lo sviluppo della marina. Ed il primo motivo che mi porta a tale giudizio si è la relazione della Commissione d'inchiesta, la quale dopo gli studi più coscienziosi e profondi venne nella determinazione di raccomandare il sistema dei premi.

Altra considerazione analoga si è quella del desiderio vivissimo con cui la legge è aspettata da tutti i centri marittimi; e l'opinione generale dei nostri uomini di mare è persuasa che la legge darà, fra non molto, degli effetti assai favorevoli.

Finalmente poi evvi l'esempio della Francia che è concludentissimo a tale riguardo.

La *République Française* degli ultimi giorni, porge le cifre dell'aumento dei piroscafi francesi in seguito alla legge dei premi. Parlo solo dei piroscafi, perchè in Francia i premi per la marina a vela hanno accresciuto di poco il tonnello, ma viceversa lo hanno cresciuto moltissimo pei bastimenti a vapore.

Sentite: in Francia, nel 1878, le navi a vapore ascendevano a 245 mila tonnellate ed erano esercitate da 11 mila marinai. Nel primo semestre del 1885 giunsero a 500 mila tonnellate ed i marinai sono diventati 18,000! Non sono dati ufficiali, ma discordano poco da quelli ufficialmente citati, e sono pubblicati dal giornale officioso del Governo francese.

L'aumento quindi è stato soddisfacentissimo e noi vorremmo non già raggiungerlo - io non spero tanto - ma parzialmente imitarlo. Fu oppugnato in modo speciale dai contraddittori il premio alla costruzione delle navi a vela e specie per quelle in legno, dicendo che i bastimenti in legno non hanno ragione di esistere. A ciò ha risposto l'onorevole Boccardo, dicendo che la vela ha ancora il suo campo di azione: e lo ha sia nel minimo cabotaggio, e nel servizio da porto a porto, da spiaggia a spiaggia dello Stato, sia nei viaggi di lunghissima lena. Approfittando dei corsi ordinari dei venti, e delle correnti marine, rivelati dalla scienza moderna, i bastimenti a vela possono, in tempo relativamente breve, e con economie grandissime, disimpegnare il servizio di certi viaggi lunghi ed importanti, e difatti il commercio colle coste del Pacifico, coi porti della Birmania, coll'arcipelago della Sonda e colle coste dell'Australia è fatto in moltissima parte dai grandi velieri.

È perciò che noi intendiamo promuovere con premii questi lunghi viaggi perchè è a bordo di questi grandi velieri che si formano i veri, i valorosi marinari in cui sta il nerbo tanto della marina mercantile quanto di quella militare.

Alcuni hanno detto: sussidiamo pure i velieri a condizione che sien costrutti in ferro: quelli in legno son da escludersi. - È giusto sussidiare meno il legno che il ferro, perchè la costruzione in ferro costa di più ed è di maggior durata; ma non sarebbe giusto nè utile di escludere i bastimenti in legno, perchè in Italia la costruzione in legno è un'industria nazionale, secolare che si esercita a più basso prezzo e con maggior perfezione che in qualunque altro paese. Di più lo sviluppo di questa produzione in Italia si ripercuote in certo modo a beneficio della proprietà fondiaria e della coltura forestale.

Un calcolo fatto dal Ministero della Marina constata che, se si costruissero navi in legno per 25 mila tonnellate all'anno, tale costruzione assorbirebbe un valore di legname delle foreste italiane per circa tre milioni all'anno.

Il legno d'alto fusto delle nostre foreste, che è di primissima qualità, e che ha acquistato ai nostri bastimenti una fama mondiale, sarebbe come lo fu in addietro nuovamente utilizzato; la rovere del nostro Appennino ripiglierebbe il suo posto ed il suo impiego nelle grandi costruzioni navali. Si è detto: Voi colla concessione dei premi, promuovendo lo sviluppo del tonnello porterete un danno più o meno sensibile all'agricoltura; farete ribassare i noli, e conseguentemente farete ribassare il prezzo di trasporto dei grani dell'America e delle Indie, e con esso il prezzo dei grani sul mercato italiano; questo ribasso ridonderà a danno degli agricoltori già tanto danneggiati.

Questo è un timore che si può avere e che si può discutere; ma, io credo che il pericolo, o il vantaggio che lo si voglia chiamare, del ribasso dei noli, io credo, che probabilmente non si verificherà, ed eccone la ragione.

Il prezzo dei noli dipende dal mercato mondiale, dipende dall'offerta e dalla richiesta di tutto il mondo. Al giorno d'oggi non si ribassa di una lira il nolo in America, senza che immediatamente uguali ribassi succedano in Inghilterra e in tutta l'Europa. Questi prezzi tendono sempre a equilibrarsi. Il negoziante a Genova o a Napoli noleggia un bastimento a Londra o a New-York, a Giava, o a Manilla secondo che il prezzo gli torna più conveniente; quindi i prezzi necessariamente si equilibrano. Il tonnello mondiale che concorre a costituire una delle basi, uno degli estremi del prezzo

dei noli è di trentatrè milioni circa di tonnellate, come fu durante la presente discussione ripetutamente stabilito.

Noi colla istituzione dei premi aumenteremo questa massa di materiale natante di 200,000 tonnellate; vorrei che si arrivasse a 300,000, ma non ardisco sperarlo.

Il conseguente ribasso dei noli sarebbe dunque ben lieve; sarebbe un ribasso insignificante, perchè corrispondente alla proporzione dell'aumento di 200,000 unità sopra una massa di trentatrè milioni di unità consimili.

L'agricoltura in ogni caso non dovrebbe dolersene, perchè essa è un'industria essenzialmente esportatrice e tende in Italia a diventarla sempre di più.

Si esporta la canapa, il vino, l'olio, gli agrumi, i formaggi, le frutta ed altri molti generi di prodotti del suolo, e se si avranno noli più bassi si esporterà a miglior mercato; il che significa vendere a più caro prezzo la propria derrata al porto d'imbarco.

Dunque per l'agricoltura il pericolo non esiste: non è supponibile che avvenga ribasso nei noli; ma qualora avvenisse, l'agricoltura sarà la prima ad approfittarne.

Gli onorevoli oppositori hanno manifestato delle gravi apprensioni per la questione finanziaria.

La questione finanziaria è sempre grave, specialmente quando si ha un bilancio come l'Italia, che a fronte di ogni nuova spesa un po' ragguardevole è obbligata a ricorrere a imposizioni o ad aggravî di tasse equivalenti.

Ma io confesso che a fronte del grandissimo interesse militare e politico che ha la marina, la questione finanziaria mi sembra molto subalterna, come lo è in tutte le questioni d'ordine pubblico, in tutte le quistioni di difesa e di unità nazionale.

Debbo fare un'altra osservazione. Perchè cominceremo ad applicare questa avarizia esagerata, ora che si parla della marina, ora che si parla di un'industria così importante, di un interesse di Stato così vitale?

Ieri ancora, o Signori, abbiamo votato per centinaia di milioni di strade ferrate.

Ne abbiamo votate delle importanti, delle strategiche ed anche di quelle che sono complementari, che sono più o meno una duplicazione, *un bis in idem*, ed allora nessun Ari-

starco finanziario, nessun critico sistematico è venuto a formolare in modo così assoluto il veto della finanza.

Io non mi lamento che siano state votate quelle ferrovie, quelle spese; tutte queste strade ferrate saranno la ricchezza della nostra agricoltura, saranno il progresso delle nostre condizioni economiche, saranno un grande vantaggio per i porti, per le grandi città, per le grandi industrie.

Un elemento di pubblica prosperità non s'incoraggia mai, non si promuove mai senza che ne vengano favoriti tutti gli altri; vi è sempre uno scambio solidale di servizi, di aiuti fra tutti i grandi interessi economici di una nazione, fra tutte le grandi sorgenti della vita nazionale.

Dunque io non mi lamento che in costruzioni di strade ferrate lo Stato abbia impegnato molte e cospicue somme; non mi lamento nemmeno che in qualcheduna di queste disposizioni sieno occorse formole quasi contraddittorie, come per esempio quando si votano mille chilometri di strade ferrate e si stanziava per pagarli la somma di 90 milioni!

Le vedremo queste strade ferrate che si faranno con sole 90,000 lire al chilometro!

Ma *legem habemus!* Non se ne parli più.

La cosa di cui mi lamento si è di questo veto finanziario che si getta fra i piedi di una proposta di legge fra le più importanti e necessarie che siano mai state presentate al Parlamento, di una legge come quella che mira al sollievo della marineria mercantile.

Credo che meglio sarebbe di non addentrarsi in tanti particolari nella questione finanziaria, e considerarla, come ho detto, una questione subalterna; ma dal momento che si è tanto magnificato l'aggravio che la finanza dello Stato soffrirebbe dall'applicazione di questa legge, aggravio che si disse sarebbe non già di cinque, ma di nove milioni all'anno, sono obbligato a giustificare l'affermazione della Relazione che io ho sottoscritta a nome della maggioranza dell'Ufficio Centrale, nella quale è detto che non si andrà al di là dei cinque milioni e 300 mila lire. Vi è detta anche un'altra cosa, e cioè che questi cinque milioni e trecento mila lire sono un *massimo*, e l'Ufficio Centrale ed il Relatore non credono che ci si arriverà. Ma l'onorevole Collega Saracco ha portato questo aggravio a otto o nove milioni.

Io mi mantengo nell'opinione espressa, come sopra, nella Relazione; farò a questo proposito due sole osservazioni. Una al Collega Saracco il quale ha detto, che nello sgravio delle imposte marittime, la perdita annuale sarebbe di 1,000,000 e più, e non di sole 350,000 lire.

Egli ha fatto questo ragionamento.

Nel documento ministeriale, per venire alla cifra delle 350,000 lire di perdita annue, si è affermato che le tasse marittime producono 3,300,000 e si è ritenuto che dopo la riduzione ne produrranno solamente 2,950,000.

Dunque la differenza si mette a perdita presunta.

Ma il Collega Saracco ha soggiunto che questa media, se è esatta come media del quinquennio trascorso, non è per altro esatta come dato di fatto attuale. Egli osserva che nell'anno corrente questo reddito non sarà di 3,300,000 lire, ma sarà probabilmente di 4,000,000 perchè era già di 3,000,000 il reddito dei tre primi trimestri del 1885.

Io non ho osservazioni a fare su queste cifre; se le riscossioni aumentano, se da 3,300,000 lire si va a 4,000,000, tanto meglio per l'erario dello Stato. Ma l'onorevole Saracco va avanti. Egli obietta: se dopo lo sgravio voi, Stato, non esigerete più che 2,900,000 lire vorrà dire che perdetevi in ogni anno 1,050,000 lire e non 350,000.

Quanto a me voglio ricordargli la massima che *litera occidit, spiritus autem vivificat*.

Il Senatore Saracco ha preso alla lettera questo documento, di cui io dirò solo che poteva essere meglio redatto. A me pare invece che bisogna interpretarlo in altro senso più logico. Supponiamo un prodotto lordo effettivo di 3,300,000 lire come in questo prospetto fu preveduto secondo il reddito del 1883 o del 1882, si perdono 350,000 cogli sgravi proposti, che sono proporzionali al totale che si incassava e si continua ad incassare in sole L. 2,950,000. Sopra un reddito complessivo di 4,000,000 si perderà in proporzione il nono (circa) o l'ottavo dell'incasso cumulativo, ma non si perderà punto il quarto che sarebbe 1,000,000 (circa): si perderanno cioè 450,000 a 500,000 lire invece di 350,000, ma non si perderà più di un milione, come teme il collega Saracco. Con questo si porta già una differenza fra i suoi e i miei calcoli di mezzo milione e più.

Un'altra osservazione è questa: nei calcoli del Ministero e che dalla Commissione furono comunicati al Senato (coll'avvertenza che si tratta di previsioni calcolate al *maximum*), si viene a stabilire che i premi di costruzione e di navigazione costeranno in ogni anno 3,700,000 lire, ossia 37,000,000 in 10 anni.

Ma per venire a questo risultato, quale è il calcolo che si è fatto? È detto nella Relazione che i piroscafi *premiati* faranno ognuno 36,000 miglia marine di navigazione all'anno, che i velieri ne faranno per ognuno 12,000; ma tanto il Ministero quanto la Commissione sono poi andati ad esaminare i risultati dell'esperienza francese, risultati di tre anni d'esercizio della legge dei premi, e su cui si può quindi avere molta fede; ed hanno trovato che i piroscafi invece di 36,000 miglia non ne percorsero nel fatto che sole 19,000 circa, la metà circa della previsione di cui sopra; che i velieri invece di 12,000 non ne percorsero che 9,000. Risulta adunque che questo fortissimo preventivo di 37 milioni per 10 anni, e di 3 milioni e 700 mila lire per ogni anno si residua a poco più della metà, a 20 o a 21 milioni pel decennio, e per ogni annata a circa due milioni. C'è una differenza pel decennio di circa 16 milioni di lire. E, benchè vengano mutati altri elementi del nostro calcolo, non potrà mai avvenire che si vada ad una spesa complessiva che oltrepassi le più larghe previsioni fatte da principio.

Ben vede infatti il Senato che con un margine di 16 milioni nel decennio, vi è da rimediare a molte perdite, a molti imprevidi e che quindi l'onere finanziario sarà probabilmente minore di quello che si crede.

Fosse anche maggiore questa spesa, e dichiaro altamente che lo desidero, ma non ardisco sperarlo, ciò sarebbe un segno sicuro dello sviluppo della nostra marina mercantile, che darebbe un grandissimo aumento di prosperità e di ricchezza a tutto il paese; sarebbe un evento faustissimo e da rallegrare tutti i buoni cittadini.

Nella questione finanziaria converrebbe aprire alle navi che si sussidiano una specie di conto corrente, scrivere cioè da una parte ciò che costano di sussidi al Paese, e dall'altra quello che faranno risparmiare di spese allo Stato e ciò che gli faranno guadagnare in introiti di-

versi. Credo che il disavanzo passivo di questo conto verrebbe ad essere ben poco cosa.

L'aumento del commercio marittimo darà molteplici e maggiori introiti all'erario, e, come ben disse il Ministro della Marina, tutte queste navi sussidiate o premiate rimarranno vincolate allo Stato nei casi di guerra, o di semplici minacce, procurando così reali e vistose economie.

Tutte queste considerazioni mi fanno credere che la questione finanziaria è molto meno grave ed importante di quello che da taluno si è detto, e che da questa legge deriveranno pochissimi aggravî al bilancio dello Stato.

Fu anche detto che parecchi armatori di navi vecchie, ossia più vecchie di 15 anni, hanno ricorso per domandare l'inclusione di tali navi nel beneficio dei premi accordati da questa legge; la Commissione non ha creduto doverli concedere: la Camera elettiva ha votato in questo senso, ed il nostro Ufficio Centrale è rimasto nella stessa opinione. Trascorsi 15 anni dalla sua costruzione, la nave a vela in legno, anche premiata non può più dar benefici tali da agevolare al proprio armatore la trasformazione del naviglio, che è uno degli scopi del progetto in discussione; essa non basta tutto al più che alla propria conservazione, non può più dare che scarsi benefici.

Si è osservato che la marina italiana possiede 7 mila navi, e che ben poche fra queste saranno ammesse ai premi - forse un centinaio. - Rispondo che ciò è inesatto e che è prevedibile che ai premi potranno concorrere circa 600 o 700. Quanto alle altre basterà osservare che 5700 sono inferiori al tonnello di 100 tonnellate ciascuna; quindi non è strano che tanta parte di queste 7000 tonnellate venga esclusa dai premi.

Queste piccole navi hanno la destinazione quasi privilegiata ed esclusiva del piccolo cabottaggio e non hanno bisogno di essere sussidiate.

Una obiezione abbastanza grave e speciosa fu fatta sotto la formola di timore del monopolio. Speciosa ho detto, perchè la parola monopolio al giorno d'oggi è una specie di testa di Medusa che impaurisce coloro ai quali è presentata, ed impone facilmente agli amici ed agli avversari.

La legge che proponete, ci dissero, avrà l'effetto di rafforzare il monopolio della Compagnia di navigazione generale italiana.

Rafforzare il monopolio? Che questa legge possa recare qualche vantaggio a tale Società lo capisco e lo ammetto: ma osservo che lo recherebbe in egual modo a qualunque armatore possedesse, come essa possiede, un materiale competente di piroscafi.

Ma qui occorre di osservare che la Società Florio Rubattino non prenderà alcun premio sul suo materiale sovvenzionato, il quale sarà messo da parte ed escluso da qualunque concorso ai premi sanciti da questa legge; l'altra porzione del materiale è un materiale libero, è un capitale, un patrimonio privato, e quindi sarebbe ingiusto negare a questi bastimenti il premio che si dà a tutti gli altri.

Io non sono punto amico di questa Società; non ammiro affatto certi suoi metodi di amministrazione e di svolgimento, specialmente per quanto si riferisce al commercio delle isole italiane; ma spero che con la buona volontà dei suoi amministratori e con la rigida sorveglianza del Ministro della Marina questi inconvenienti potranno correggersi ed anche scomparire, e la Navigazione generale renderà al commercio italiano quei sempre maggiori servizi, che esso è in diritto di aspettarsene. Ma per quanto si riferisce ai bastimenti non sovvenzionati non c'è invero nessuna ragione di negar loro il premio e di non considerarli come tutti gli altri bastimenti nazionali. Alla fine dei conti questi bastimenti sventolano sul loro pennone la bandiera nazionale, i marinai che li manovrano sono marinai italiani, ed in tempo di guerra tutti questi bastimenti o la maggior parte di essi potranno servire di potenti ausili alla marina militare. Del resto la legge attuale invece di essere una legge di monopolio è legge di libertà, legge di libera concorrenza; sarà più facile che sorgano nuovi armatori (individui o Società poco importa), ad arricchire la marina nazionale di nuovi piroscafi quando sarà in vigore, il sistema dei premi, che nell'ipotesi della mancanza di questo sussidio. Abbiamo l'esempio della Francia. La Francia prima della legge dei premi aveva 245,000 tonnellate di navi a vapore. Essa spendeva e spende in sovvenzioni privilegiate 27 milioni annui, mentre noi non ne spenderemo che 9, e dopo la legge dei premi essa raddoppiò il suo tonnello a vapore, e lo portò a 500,000 tonnellate circa; e ciò avendo il sistema delle Compagnie sovvenzionate come

le abbiamo noi. Questo aumento nel tonnello non è provenuto dalle Società sovvenzionate di Marsiglia, di Bordeaux, o dell'Hâvre; no, queste 250 mila tonnellate in più furono create da armatori privati, sia piccole Società, sia individui. Dopo la legge francese dei premi, che è stata una delle ultime opere del Gambetta, nacquero e prosperarono in Francia 85 nuovi armatori con 250,000 tonnellate di piroscafi.

In Italia si potrebbe fare altrettanto, e dovrebbero sorgere nuovi armatori sul terreno della libera concorrenza, favorita dalla legge dei premi.

Mi pare adunque che questa legge, anche nei rapporti colla Compagnia sovvenzionata sia una legge di eguaglianza, di equità distributiva, di libera concorrenza e non una legge di monopolio.

È stata accennata anche la questione del cabotaggio, ma non mi pare che si siano fatte grandi obiezioni in proposito, tanto più che l'art. 15 che parla di questa materia non fa altro che conservare le stesse disposizioni di legge che sono attualmente in vigore.

Il cabotaggio tra porto e porto nazionale era ed è riservato alla marina italiana.

Vi sono è vero dei trattati di navigazione approvati con legge speciale che ammettono a questo diritto anche navi di altre nazioni; ma ciò non ha nulla che invalidi la legge generale.

L'articolo 15 della legge continua il sistema che è attualmente in vigore, e mi pare non si possa far nulla di meglio. Ciò non esclude che il Governo possa trattare convenzioni speciali con gli altri Stati, quando esistono pubblici interessi preponderanti che lo richiedono e farle approvare dal Parlamento con leggi speciali. Se si cancellasse nella nostra legge questa disposizione che riserva il cabotaggio interno alla nostra bandiera, non si farebbe altro che renderci più deboli, e disarmare il Governo nelle trattative che sono in corso, o possono intraprendersi; stando in vigore questo articolo, il Governo potrà offrire alle altre potenze a cui domandiamo concessioni qualche opportuna agevolezza verso il rigore della disposizione esclusiva che l'art. 15 contiene, e potrà così ottenere dalle potenze amiche, ai nostri pescatori, ai nostri navigatori, alla nostra bandiera queste o quelle più convenienti facilitazioni.

Le altre nazioni, quando sono alla vigilia di fare un trattato di commercio e di navigazione, cominciano qualche mese prima a sancire leggi più o meno restrittive, rigorose e di privilegio, e poi presentansi alle altre nazioni colle quali mostrano di largheggiare in concessioni che poi generalmente consistono nel rinunciare a quei rigori che erano stati istituiti unicamente per farsi il merito di revocarli o limitarli.

Quest'è una delle tante astuzie che si adoperano nelle trattative diplomatiche, e che non di rado si usano pure nelle contrattazioni private.

Io non tedierò più oltre il Senato, e spero che vorrà dare il suo voto favorevole a questa legge, assicurando così la vitalità della nostra marina mercantile.

L'Italia ha bisogno di questa marina; essa è il mezzo principale con cui il nostro paese potrà nel triplice orizzonte delle sue marine, così splendidamente cantato dal poeta di Verona, ritrovare le memorie più gloriose della sua storia, le più grandi speranze del suo avvenire.

(*Segni d'approvazione*).

Senatore SARACCO. Domando la parola per fatto personale.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore SARACCO. Una frase che m'è uscita di bocca, interrompendo il discorso del signor Ministro della Marina, mi ha tratto sul capo una violenta accusa dall'egregio mio amico il Relatore dell'Ufficio Centrale.

Egli mi ha addirittura denunciato alla vendetta pubblica degli abitanti delle nostre coste marittime, ai quali, secondochè egli disse, io avrei lanciato il rimprovero di aver abbandonate le antiche tradizioni di operosità, e di avere colla loro pigrizia contribuito a creare la diserzione dei nostri cantieri navali.

Innanzitutto, mi permetta il Senato che io ricordi le parole da me pronunciate, e se dica il vero, ciascuno lo potrà riscontrare sopra le cartelle stenografiche.

Quando il signor Ministro lamentava nel suo discorso di ieri, che la trasformazione del nostro materiale nautico procedeva lentamente, io lo interruppi dicendo, che questa era la conseguenza della nostra pigrizia. Parole testuali, se io bene le ricordo.

Ora, il significato di questa frase potrà mai

esser questo che io abbia voluto accagionare di pigrizia gli operai dei nostri cantieri navali? Vuol dire questo, onorevole Senatore Casaretto?...

Senatore CASARETTO. Vuol dire questo!

Senatore SARACCO... No, onorevole Casaretto, non c'è vocabolario al mondo che possa legittimare questa sua interpretazione...

Senatore CASARETTO. A chi si applica allora la pigrizia?

Senatore SARACCO... Abbia la bontà di lasciarmi finire e lo saprà. Le mie parole non potevano essere dirette a questa brava gente che non trova lavoro...

Senatore CASARETTO. A chi dunque, agli agricoltori?

Senatore SARACCO... Lasci stare gli agricoltori, che non c'entrano affatto. Io faccio rimprovero al capitale italiano, perchè non seppe o non volle ricercare questa maniera di impiego che avrebbe sollevate le sorti della nostra marina commerciale, a differenza del capitale marittimo dell'Inghilterra, che si applicò in tempo a sostituire la costruzione dei bastimenti a vapore al naviglio a vela; e questo rimprovero io lo mantengo, perchè sui cantieri trasformati sarebbe ritornato il lavoro che manca presentemente, non per fatto degli operai, ai quali, senza ombra di ragione, si vorrebbe far credere che si indirizzassero le mie parole, per accusarli di pigrizia, e forse ancora di peggio.

Questa è verità, e però non devo rimpiangere, che rimangano registrate nei documenti del Senato, come desidera l'onorevole Relatore, le parole da me pronunziate all'indirizzo del capitale italiano.

Senatore CASARETTO. Contro il capitale marittimo.

Senatore SARACCO. Con questa opportunità, desidero raddrizzare alcune affermazioni dell'onorevole relatore, intorno ai risultati finanziari di questa legge.

Nella seduta di giovedì mi sono provato a dimostrare, e fino ad oggi credevo fermamente di aver dimostrato, che per effetto degli sgravi delle tasse marittime, risultanti dal presente disegno di legge, il Tesoro dovrà sopportare una perdita, non già di 350,000 lire all'anno, come è detto nel prospetto mandato dal Governo all'Ufficio Centrale, ma piuttosto di un milione, ed anche più. L'onorevole Relatore non lo crede,

ed oggi ne ha pigliato occasione per lanciare una freccia contro gli Aristofani finanziari, i quali prendono a sbalzi la difesa della pubblica finanza, mentre tante altre volte se ne dimenticano affatto. Io spero di non essere in questo novero; ma comunque sia, crederò sempre di aver compiuto il mio dovere, mettendo in sull'avviso il Senato, che, muovendo da documenti ufficiali, si può già affermare, che in conseguenza di questi provvedimenti, la perdita di bilancio non sarà soltanto, come fu detto dal Ministro, di 5,300,000 lire all'anno, ma salirà per lo meno a sei milioni di lire. Imperciocchè nell'altro ramo del Parlamento il signor Ministro delle Finanze non dubitò a più riprese di affermare, o piuttosto, di confermare tutto quello che avea detto e scritto nei documenti che abbiamo sott'occhio, che nelle condizioni presenti delle finanze, non avrebbe mai consentito ad un sacrificio che dovesse superare i quattro milioni. Sperando pertanto, che meglio edotto, volesse l'onorevole Ministro accogliere le proposte della minoranza dell'Ufficio Centrale, io dovevo ingegnarmi a dimostrare la giustezza inappuntabile de' miei apprezzamenti.

Ora, l'onorev. Relatore non mi può negare, che nel 1884 le tasse ed i diritti marittimi hanno gettato nelle casse dello Stato 3,756,000 lire, e non potrà neanche mettere in dubbio, perchè tengo sott'occhio il quadro ufficiale delle riscossioni a tutto il mese di settembre, che in nove mesi l'entrata corrispondente del 1885 fu realmente di 3,806,000 lire, con un di più sui nove mesi dell'anno precedente di 168,000.

Posto ciò, onorevole signor Ministro della Marina, onorevole Collega Relatore dell'Ufficio Centrale, io vi passerò i 2 milioni e 950 mila lire, che a giudizio del Governo entreranno ancora nelle casse dello Stato, in conseguenza dei mutamenti che si vogliono introdurre in questa parte della legislazione, che si riferisce alle tasse marittime; ma voi mi dovete anche consentire, che l'entrata attuale è già superiore ai 4,000,000, e che questa accenna a salire ancora più alto, dappoichè in queste tasse si riscontra da più anni un aumento sensibile e costante, dovuto apparentemente al movimento ascendente della marineria mercantile. E l'ultima conseguenza vorrà evidentemente esser questa, che in luogo di una perdita annua di 350 mila lire, ne avremo una non minore di un milione

e 50 mila lire, eguale alla differenza che corre fra i quattro milioni dell'entrata odierna, ed i due milioni e 950 mila lire che si riscuoteranno negli anni avvenire.

Aggiungete pertanto queste 700,000 lire alle prime 350 mila, ed i cinque milioni e 300,000 dell'onere annuale già confessato dal Governo, siccome una conseguenza del presente disegno di legge, salirà per ciò solo a sei milioni di lire.

E qui mi è forza avvertire che io mi sento molto a disagio in questa discussione, perchè sul banco del Governo non veggio l'onorevole Ministro delle Finanze, al quale vorrei un po' domandare, se veramente il nostro bilancio presenti questo avanzo di 6,000,000, e possiamo in conseguenza permetterci questo, che uno dei Colleghi nostri, il quale parlò in favore della legge, chiamava in altri tempi un vero e proprio *lusso*, di mettere a carico del bilancio cospicue somme, per aiutare con mezzi artificiali lo sviluppo della Marina mercantile. Ma siccome l'onorevole Ministro non è qua, ed io mi debbo rassegnare davanti alle gravi ragioni che legittimano la sua assenza, ho dovuto rinunciare al desiderio vivissimo di entrare a piene vele in questo campo della finanza, che ho appena deliberato.

Per il che, io credevo che i miei Colleghi componenti la maggioranza dell'Ufficio Centrale, e per essi, l'onorevole Relatore, avrebbero a loro volta rinunciato alla facile tentazione di gridare la croce addosso a coloro, i quali si assumono l'ingrato compito di prendere la difesa del bilancio dello Stato, ossia della lunga famiglia dei contribuenti. Se vi piace, noi saremo miopi, o, come fu detto in questo ed in altro recinto, saremo i bigotti del bilancio, che amiamo il bilancio per il bilancio, e non sappiamo innalzare il pensiero al di là di queste meschine considerazioni; ma finchè altri non mi dimostrano che sono nell'errore, io crederò ancora, che senza una vera e riconosciuta necessità, non si debba allargare la breccia del disavanzo, e sia dovere del Senato di vegliare alla integrità del bilancio, che è il termometro più sicuro della potenza civile e militare del paese.

BRIN, *Ministro della Marina*. Domandó la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

BRIN, *Ministro della Marina*. Io non vorrei

abusare della pazienza del Senato; ma poichè l'onorevole Saracco è tornato sopra la questione finanziaria implicata in questa legge e accennò al fatto che non trovasi presente il Ministro delle Finanze, è appena necessario che io accenni ai motivi per cui il mio Collega il Ministro delle Finanze non può trovarsi in questo momento al Senato, essendo impegnato nell'altro ramo del Parlamento in una gravissima discussione.

In quanto poi al calcolo dell'impegno finanziario che questa legge può portare, l'onorevole Saracco ha detto benissimo che è impossibile di farlo in modo esatto, e non vi sono altro che delle previsioni.

Nel prospetto che il Ministero ha presentato all'Ufficio Centrale si è cercato di calcolare l'effetto dei vari provvedimenti contemplati in questo progetto di legge. Vi è quello della diminuzione delle tasse, quello dei compensi di costruzione ed infine quello dei premi di navigazione.

Ora il Ministero nel corrispondere alla domanda dell'Ufficio Centrale ha calcolato l'effetto di questi tre provvedimenti, al suo massimo, ed è venuto alla conclusione che l'aggravio della finanza possa salire; nel decennio, a 5 milioni e 300 mila lire all'anno.

Ma trattandosi di calcolare l'effetto dei provvedimenti diversi che potrà variare per cause non dipendenti dall'azione del Governo, è naturale che queste previsioni fatte da persone diverse, ed in epoche differenti non concordino perfettamente.

L'onor. Senatore Saracco ha ancora parlato del prospetto fatto per calcolare la diminuzione dei proventi delle tasse marittime.

Io ho già avuto l'onore di spiegare al Senato che nel 1884 e nel 1885 per causa del cholera, alcune di quelle tasse, quelle sanitarie, avevano dato un provento eccezionale che non sarebbe giusto calcolare che si debba riprodurre negli anni avvenire.

Così pure ho fatto osservare come, se è vero che il provento di queste tasse fu sempre, di anno in anno, in aumento nel quinquennio che si prese a paragone, è certo che quest'aumento si verificherà anche nel decennio futuro. Ora, siccome si trattava di determinare quale diminuzione di proventi avrà il Tesoro nel decennio prossimo rispetto ai prodotti del 1884, così, se invece

di fare il paragone colla media de' prodotti di un quinquennio, si fosse fatto coi prodotti del 1884, sarebbe stato d'altra parte ragionevole, nel calcolare il provento delle nuove tasse, di tenere conto del movimento marittimo medio che si avrà nel decennio, anzichè del movimento marittimo del 1884.

Variando così i due termini del paragone, si avrebbe un compenso.

PRESIDENTE. Essendo chiusa la discussione generale si passerà ora alla discussione degli articoli.

Il Senatore, *Segretario*, CANONICO legge:

#### Art. 1.

È accordato per un decennio, dal giorno in cui la presente legge andrà in vigore, un compenso di costruzione sullo scafo delle navi a vapore e a vela in ferro ed in acciaio e delle navi in legno, costruite in Italia ed iscritte nella prima classe del registro italiano, o di quegli altri registri nazionali, che, con decreto reale, sentiti il Consiglio superiore di marina e il Consiglio di Stato, saranno pareggiati al registro italiano, per gli effetti delle disposizioni, contenute nel presente articolo.

Il compenso di costruzione per le navi a vapore e a vela in ferro ed in acciaio è fissato nella misura di lire 60 per ogni tonnellata di stazza lorda.

Il compenso di costruzione per le navi a vela in legno è fissato nella misura di lire 15 per ogni tonnellata di stazza lorda.

Per i galleggianti in ferro ed in acciaio cui si riferisce la legge 31 luglio 1879, n. 5014 (serie 2<sup>a</sup>) il compenso di costruzione è fissato in lire 30 per tonnellata di stazza lorda.

Il regolamento per l'esecuzione della presente legge stabilirà norme particolari per l'esercizio del sindacato governativo sulle operazioni dei suddetti registri di classificazione delle navi e sui giudizi da loro dati.

PRESIDENTE. È aperta la discussione su questo articolo 1°.

Senatore LAMPERTICO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore LAMPERTICO. Signori Senatori. Una testimonianza gradita ed ambita quanta altra mai che mi è stata resa in questa discussione, la

testimonianza dell'onorev. Senatore Boccardo, la parola netta, sicura, leale dell'onorevole Ministro dell'Agricoltura, Industria e Commercio, mi rendono più grave il dissentire anche solo in qualche parte del presente disegno di legge, e nello stesso tempo mi rendono maggiormente doveroso l'esprimere il mio dissenso.

Però io mi conforto in questo pensiero: prima di tutto che le mie osservazioni non sono di opposizione; sono di cooperazione, perchè la legge, secondo quanto mi sembra, meglio risponda all'intendimento che si propone: e che divisi oggi in qualche parte di questo disegno di legge ci troveremo maggiormente uniti domani nel combattere insieme più fiere battaglie.

Si è detto: lo Stato esercita un alto ufficio di tutela.

D'accordo: io però consento in questo ufficio di tutela dello Stato, fin dove l'utile dello Stato, l'interesse pubblico, si mantiene affatto distinto dagli interessi particolari. Non posso più consentirvi laddove viene quasi ad immedesimarsi con essi, e lo Stato non tanto esercita un'azione, sua quanto quella piuttosto di gran mediatore delle transazioni che avvengono tra interessi particolari, di artificiose combinazioni, e reciproche concessioni. « *Qui dicit: clamat victum date; succinit alter Et mihi dividuo findetur munere quadra* ».

Non rientrerò nella discussione generale, e mi richiamerò ai principî soltanto in relazione all'articolo su cui sono iscritto. Perchè, mi si dirà, in tutto quello che voi dite, avrete principalmente di mira i premi alle costruzioni delle navi a vela, e soprattutto delle navi in legno a vela, se già vi si legge nell'animo che siete contrario a tutti i premi?

Chiarirò il mio pensiero.

A me pare che questo disegno di legge, si fondi per alcuni su quelle stesse ragioni che militerebbero per proteggere, come si suol dire, altre industrie, le ragioni come si direbbe con parola che fortunatamente non è neanche della lingua italiana, del *protezionismo*.

Per altri invece questo disegno di legge, si fonda sopra ragioni speciali alla marina mercantile.

Io sono molto lieto che il primo ordine di ragioni non sia quello del Senatore Boccardo, nè del Governo del Re che ci propone questo disegno di legge.

Però mi si conceda soffermarmi non molto anche su questo ordine di ragioni, sempre in relazione a quell'articolo su cui sono iscritto.

Io non ho bisogno di fare previsioni assolute. Non dirò che la vela sia stata uccisa dal vapore; che le navi in legno sieno state uccise dalle navi in ferro. Non ho bisogno di questo. Chè se volessi soltanto esporre la condizione di fatto; parmi sarebbe quella già espressa in uno studio del Senatore Boccardo sulla trasformazione della marina nazionale italiana, e che su per giù mi pare si sia espressa da lui anche nel corso di questa discussione.

Il Senatore Boccardo dunque, che ama sempre elevare ad un ordine alto di ragioni le cose che viene esponendo in Senato, ha espresso opinione che sovente anche i nuovi trovati non si surrogano del tutto ai trovati vecchi, ma infondono ad essi una nuova vita.

È la fabbrica che accanto accanto ed attorno di sè dà occasione ed alimento ai mestieri; è la vaporiera che accresce il numero dei veicoli i quali confluiscono alla strada percorsa da essa; è la concorrenza degli istituti di risparmio che accresce la somma dei risparmi.

La nave a vela pertanto avrebbe pur sempre il suo posto, ma l'ufficio della nave a vela si ridurrebbe al cabotaggio, alla pesca, e per le navi a vela ma in ferro e non inferiori a 1500 tonnellate pel trasporto di quelle merci che sotto un maggior volume hanno minor valore, come legnami, guano e forse il sale marino.

Ci sono dunque delle congiunture propizie anche per le navi a vela. Sta bene: togliamo tutti gli ostacoli, perchè la nave a vela possa approfittarne; in questo sono con voi.

Ma non siamo noi a creare artificialmente di tali congiunture.

Si è parlato dei premi di navigazione. E si suole attribuire a essi la prosperità della marina di altre nazioni. Si suole quindi attribuirne la cagione precipua all'*Ordinanza della marina*, all'*Atto di navigazione*, insomma alle provvisioni dirette, come si dice, a proteggere comunque la marina nazionale. Il vero si è, che provvedimenti simili possono avere giovato e non avere nociuto per le industrie che avevano già le condizioni intrinseche della loro prosperità. Ma per le industrie, che non avevano tali condizioni, i premi o non hanno giovato o hanno anzi nociuto.

L'onorevole Senatore Deodati, ha richiamato i cultori della economia politica, i cultori della scienza economica ad un po' di umiltà. Sì, onorevole Deodati, una forte, vigorosa umiltà è condizione necessaria dei progressi di tutte le scienze. Ma con chi sta l'orgoglio che deplorate? Cogli economisti, i quali non altro si propongono che di investigare le leggi, le grandi leggi di natura, per non intralciarne il corso, per inchinarsi a esse riverenti, o più veramente con chi pretende sostituire alle leggi di natura, artifici e congegni che si sbizzarriscono di escogitare?

Ricordiamo, onorevole Deodati, una ben lugubre pagina di storia, che nostra potremmo dire, se nazionale non fosse. Bene essa dolorosamente ci apprende a che servano i premi, quando un'industria ha in sè il germe inesorabile del decadimento.

Molti avrei documenti tratti dal grande Archivio della repubblica di Venezia, i quali dimostrano quanto studiosamente il Senato Veneto anno per anno, giorno per giorno, si affaticasse con doni, con prestiti di infondere novella vita nella marina che già volgeva a rovina.

Non farò citazioni di documenti uno a uno: si assomigliano tutti: si concedono tanti ducati per *botte* di dono, di prestito, a chi costruisca navi.

In questo solo si differenziano, che prima si comincia da concessioni esigue, poi si vengono più e più aumentando: prima si fanno temporanee, poi si prorogano, si rendono durature.

Si è per questo, signori Senatori, che quando si parla della protezione delle industrie, io non conosco una protezione che si possa accettare, perchè tenue, perchè di breve durata.

Tenue oggi, spiegherà di giorno in giorno sempre maggiori pretensioni. Momentanea da principio, stabilita una volta, non si arriva a toglierla più.

Certo, non ho io autorità di parlare in nome delle dottrine di protezione. Eppure: parmi che se sciaguratamente io ne fossi fautore, io esulterei anche solo se mi si concedesse qualche dazio minimo, un centesimo di dazio, ed anche questo per intanto, per poco tempo, per mesi.

Di un solo documento fo citazione testuale e che fa palese come certe teorie le quali si mettono innanzi come teorie nuove, sono viete;

certe teorie che si annunciano come informate a opinioni liberali, sono teorie di altri tempi.

Leggo negli atti del Maggior Consiglio il 21 ottobre 1502: « Dal 1402 al 1450 solevano essere in questa città nostra per 300 e più navi, come appare all'ufficio dei consoli dei mercadanti et dal 1450 infino a questo zorno sono adeo diminute, et venute a meno che a pena se ne atrova XVI; che per leze et ordeni nostri ponno condur sali che sono da botti 400 in suso; el forzo de le qual, (cioè la maggior parte delle quali) è per andar presto a la maza (al maglio) et de là in fogo » (stanno cioè per essere demolite e convertite in legno da fuoco).

Interrompo per poco la citazione. Si è detto che la decadenza della marina mercantile veneta è dovuta alla scoperta del Capo di Buona Speranza e dell'America.

Caduta era bensì Costantinopoli in mano dei Turchi e si sono chiusi allora gli accessi alle navi venete da Alessandretta a tutta la Costa di Troia.

Però la decadenza della marina nostra era incominciata anche prima, ed era incominciata per la vita rigogliosa di giovani nazioni che ci facevano la concorrenza anche prima che in causa delle scoperte si fossero avviati nuovi traffici.

Era solo da pochi anni scoperto il Capo di Buona Speranza, solo da pochi anni scoperta l'America, e già da Southampton, da Bristol, da Londra, le navi inglesi salpavano alla Sicilia, alle coste dell'Adriatico e del Mediterraneo.

Lo stesso accadde alle città Anseatiche: per le città Anseatiche si fu la concorrenza delle navi olandesi, con cui non potè competere la loro marina, come per la Repubblica di Venezia si fu la concorrenza delle navi inglesi, colle quali non potè competere la sua marina.

Ebbene, come si pensò che vi si sarebbe riparato? Con provvisioni, come si chiamano, di protezione. Ma dunque a che si riducono infine provvisioni simili? Si riducono tutte alla ambizione di garantire a ciascuna industria un profitto minimo.

Oggi sono pronto a garantire questo profitto minimo all'industria tua; tu domani lo assicuri alla mia; e lo Stato fa le spese dell'industria tua e della mia.

Udite! queste vostre teoriche di un profitto minimo possono esser meglio espresse che in

questo documento che proseguo a leggere testualmente?

« A ciò diasi modo, che presto si possano fabbricare nuove navi e conservare quelle che esistono presentemente; necessario è fissare il prezzo dei noli in modo che dette navi possano trarne vantaggio, e per ciò siano da questo Consiglio dichiarati i prezzi dei noli d'entrata e d'uscita (cussì de inscida come de intrada) in questa città nostra, quali sono i seguenti. Et aziò che per niun patron over scrivani a concorrenza l'un dell'altro, non siano *diminuiti detti pretii aliquiditer de quanto è sopra dicto*, viene per autorità di questo Consiglio stabilito che tutti i capitani e scrivani che oseranno alterare i prezzi sopra detti vengano immediatamente privati del loro grado, e siano tenuti a rimborsare quel ribasso che avessero fatto, et altrettanto per multa ed inoltre che tutto il nolo che potesse spettare ai compartecipi (parcenevoli) sia per essi perduto dandone un terzo agli Avogadori del Comune a' quali spetta l'esecuzione del presente decreto, un terzo all'arsenale, e l'altro terzo all'accusatore il quale debba esser tenuto secreto ». (1)

Ma già ne avete di troppo; questo partito, che venne deliberato con grande pluralità di voti, deliberato venne da quel Maggior Consiglio, che vegliava con assiduo amore le sorti della Repubblica, ma non pensava che al di sopra della saviezza dei Governi sta la sapienza delle leggi di natura, quelle leggi a cui noi orgogliosi economisti non abbiām altra ambizione che di chinare il capo reverenti.

Quale profitto ebbe la marina veneta da provvisioni simili?

Più e più si trovò ridotta allo stremo nè si è rialzata più mai.

Mi pare che al principio dell'adunanza non fosse presente l'onorevole Ministro di Agricoltura, Industria e Commercio: ad ogni modo non mi è grave di certo il rinnovare quella espressione di grato animo da cui ho preso le mosse del mio dire.

Dopo le dichiarazioni dell'onorevole Ministro, dopo le dichiarazioni da lui fatte in nome del Governo del Re, se io dissento in qualche parte dal presente disegno di legge, più liberamente, tranquillamente dissento.

(1) Documento già pubblicato da quello scrittore quanto ufficiale valente che è Luigi Fincati.

Non sapevo liberarmi da una fiera rimembranza.

Si udì un giorno il pro' Guido da Montefeltro susurrare all'orecchio domanda, per quanto di labbro augusto, insidiosa. Dimmi dunque, Pre-neste come si prende? Non si arrendeva tuttavia, ma perchè ti indugi? Io ti assolvo fin da ora. Diede il chiesto consiglio, lo diede, ma conoscete lo strazio che gli valse.

Ed io temevo che un giorno potesse esserci rimproverato da non so quali neri fantasmi il voto a questo disegno di legge colle parole (m'indulga il gran padre Alighieri una lieve variante)

Tu non credevi che io loico fossi.

Dopo le dichiarazioni così precise ed aperte dell'onorevole Ministro di Agricoltura, Industria e Commercio in nome del Governo del Re, dopo il solenne discorso in favore del disegno di legge del Senatore Boccardo in nome della scienza, sono libero da sì fosche preoccupazioni. Non mi rimane che pormi da buon soldato ai cenni vostri fin da ora, quando questo disegno di legge invocato fosse per fare scempio delle nostre leggi.

Le ragioni su cui ho creduto bene di chiarire sinora il mio pensiero, non sono dunque, fortunatamente, quelle per cui il Governo del Re viene innanzi al Senato a proporre questo disegno di legge. Rimangon le ragioni proprie, speciali alla marina mercantile. E qui non mi si dica che io entro in un campo non mio; mi attengo ai fatti, alla storia, e la storia è dominio di tutti.

Si è molto discusso delle relazioni tra la marina mercantile e la marina da guerra. Or bene, a me pare di non essere temerario nè audace nell'affermare che queste relazioni sussistono bensì, ma sussistono affatto diverse da quelle che erano in altri tempi.

Un tempo non si prendevano i marinai della flotta, altrimenti che dai marinai della marina mercantile.

Un tempo i porti commerciali erano gli stessi che i porti militari, i porti che servivano alla difesa dello Stato.

Le navi della flotta di guerra non erano che le navi della marina mercantile, che in un tratto si trasformavano in armata navale.

Mi si permetta di chiarire queste tre affer-

mazioni che io crederei non infondate, e di chiarirle soltanto per far conoscere quali sarebbero gli emendamenti che io accoglierei molto volentieri al 1° articolo del disegno di legge.

Ho detto che i marinai non si prendevano altrimenti che dalla marina mercantile. Non vi era sulle navi da guerra quella distinzione d'uffici che è diventata necessaria dopo il vapore. Fino a tempi non remoti, pel marinaio era un imbarazzo l'aver vicino il soldato. Soldati erano gli stessi marinai: e sulle galee i *pianeri* erano armati di spada e mezza picca, i *posticci* d'arco e freccia, i *tersicci* di pietre. Gli *inscritti* nelle classi marittime non apprezzavano i *coscritti*, gli uomini della leva di mare non si rassegnavano d'aver compagni gli uomini del contingente di terra.

Intanto il vapore ha diminuito il numero dei marinai necessari sui legni da guerra, ed ha creato la necessità di un'istruzione che varia a seconda delle mansioni varie, mentre dianzi era eguale, era una sola per tutti.

Le mansioni sono ben distinte oggidì; bene si cura che ciascheduna sia adempiuta nel miglior modo; e si dà così maggior potenza al tutto insieme di esse. V'hanno i timonieri e vi hanno fucilieri, cannonieri, fuochisti, macchinisti.

I timonieri, d'accordo, è la marina mercantile che li dà già formati alla marina da guerra. La scuola non basta a formarli; si provano sulla nave.

Erano così riveriti un tempo fra i marinai gli uomini di poppa! Ogni nave da guerra ne aveva 2 o 3 per *guardia*, con due sotto-capi ed un capo timoniere e formavano una piccola brigata sotto l'immediata sorveglianza dell'ufficiale di *rotta*, il cui unico ed esclusivo servizio era quello della bandiera, di scoperta, del timone e della sorveglianza del cassero. Ora, sono d'accordo, dalla scuola non esce il timoniere, non escono gli uomini della poppa. Dalla scuola usciranno bensì, autorevoli scrittori ci dicono, giovani ben disposti, e che sappiano servirsi delle carte nautiche, radunare le corse, correggere la bussola, fare il punto di stima e forse anche quello astronomico, ma essere buon timoniere, no.

Ma continueremo a prenderli dalle navi a vela, quando le navi a vapore accrescono di

tanto le difficoltà, per la maggior velocità, per la maggior volubilità, pel posto stesso sulle navi a vapore dove è collocato il motore?

I marinai poi addetti ad altri uffici certamente bisogna prenderli anche altrove che dalla marina mercantile; bisogna prenderli dove si trovano.

La marina mercantile, quanto alle necessità delle navi da guerra odierne, è divenuta esuberante in parte ed in parte è divenuta insufficiente.

Esuberante è divenuta per la marina militare la marina mercantile quanto ai marinari, perchè ne occorrono meno che pel passato.

È divenuta insufficiente quanto alle incombenze varie, e che richiedono varie attitudini, a cui la marina mercantile non può supplire.

I porti pure, i quali un tempo eran gli stessi per la marina mercantile e per la marina di guerra, presentemente sono diversi.

Il vapore ha permesso alle navi da guerra di scegliere liberamente il punto dove rassettarsi, rifornirsi, il punto che serve a esse come base d'operazione. La difesa da luogo a luogo, la difesa dei punti sparsi sul litorale è stata abbandonata, e sostituita dalla difesa *generale* dello Stato.

E possono paragonarsi le navi da guerra odierne colle navi mercantili? Le navi da guerra odierne le quali si avvicinano o superano la lunghezza di 100 metri, che si avvicinano o superano il peso di 12,000 tonnellate, che avvicinano o superano la velocità di 300 metri al minuto, che dirigono la prora in tutti i punti dell'orizzonte, che esigono 3 minuti di tempo per arrestarsi, e percorrono ancora 500 metri, e che costano 24 o 25 milioni soltanto!

In questo disegno di legge vi ha un articolo al quale, se non fosse inefficace, darei assai volentieri il mio voto, ed è l'articolo quarto che dà un compenso per la costruzione degli scafi, delle macchine, e delle caldaie, il quale viene aumentato dal 10 al 20 per cento a favore dei piroscafi costruiti in modo da poter essere adoperati per fini militari.

Quanto ha detto l'onorevole Ministro della Marina nell'altro ramo del Parlamento mi ha tolto anche su questo particolare molte illusioni, perchè quando si propose al signor Ministro di aumentare questo premio, disse, che piuttosto abbandonerebbe l'articolo, perchè anche aumen-

tando il premio del 50 per cento, non si sarebbe potuto ottenere quella velocità che è necessaria nelle operazioni di guerra. Le illusioni ci sono parimenti tolte da quello a che senza successo si è cimentata la marina francese, e l'ammiragliato germanico. L'ammiragliato germanico si avea pure ripromesso che i vapori transatlantici potessero, quando che sia, essere convertiti in navi da guerra. La legge francese dava il premio, o, per parlare più esattamente, la *surprime* alle navi, le quali possonò avere una velocità grandissima, non so se tredici nodi all'ora, ed hanno grandi macchine. Ma in fatti non molti sono coloro i quali hanno potuto approfittare di questi benefici, che la legge prometteva.

Ora, io domando se questo beneficio del servire essenzialmente a scopo di guerra possa aspettarsi dalla marina mercantile a vela, da quella in legno. Se si potessero convertire queste navi in navi di crociera, le quali potessero servire rapidamente nelle operazioni militari, comprenderei l'utilità del premio; ma questo non è. Raccolgo queste parole testuali dall'Inchiesta della marina mercantile, imperocchè nelle conclusioni a cui vengo nel mio dire io non mi dilungo da quello che è stato proposto e deliberato dalla Commissione d'inchiesta.

Negli atti della Commissione d'inchiesta trovo: « Le Compagnie italiane di navigazione a vapore sussidiate dallo Stato per il servizio postale marittimo dovrebbero mantenere o costruire un tipo di navi svelte e rapide, dotate di macchine potenti in modo da raggiungere al bisogno la velocità di 18 miglia per ora, come quelle che fanno il gran commercio coll'Oriente e coll'America, mantenere e costruire un tipo di grossi legni che in tempo di guerra potessero essere requisiti dallo Stato, come trasporti. Più intimi legami si vorrebbero tra gli ufficiali di bordo di queste navi e la marina militare; si trasformerebbero in navi *avvisi* che sorveglierebbero le mosse del nemico, e renderebbero efficaci i colpi delle nostre navi *fortezze*, mentre l'altra parte, dopo aver servito a mobilitare l'esercito, potrebbe raggrupparsi rapidamente per operazioni di sbarco, le quali giovassero alla difesa nazionale ».

Io non so se questo sia possibile, nè certissimamente entrerò in un campo non mio.

Se queste navi però potessero effettivamente

servire ad uso militare, io davvero non potrei rifiutare il mio voto a qualunque premio di costruzione. Ciò può sperarsi dalle navi a vela e soprattutto dalle navi in legno?

Anche qui non fo che raccogliere alcune importanti deposizioni dell'Inchiesta sulla marina mercantile, e non riferirò giudizi che abbiano un valore soltanto individuale, ma conformi alle deliberazioni della Commissione d'inchiesta.

Desumo dunque dagli atti dell'Inchiesta:

« Tra gli ufficiali della marina militare, non molti provengono dalla marina mercantile ». « Può credersi che la marina mercantile, anche solo colla pesca e col piccolo cabotaggio, con un litorale come ha l'Italia, non fornisca tanti uomini quanti occorrono? » « Mantenere una marina a vela per aver marinai per la marina militare, sarebbe uno strano spediente ». « Tendendo la marina militare a concentrarsi in poche mani si avrà sempre il numero necessario ».

Soprattutto parmi importante la deposizione del Laganà, che amministrava allora la Società Florio.

« Come farà l'Italia se in tempo di guerra lovesse effettuare un rapido e largo trasporto di truppe? Forse serviranno allo scopo le *Città di Napoli e di Genova*, con che nel 1860 si son trasportati soldati da Napoli a Palermo in 36 ore e che con cattivo tempo sarebbero tornate indietro, mentre con una vaporiera bastavano 14 ore? e se le truppe trasportate con quelle tarde e vecchie navi fossero state destinate a rinforzare un corpo d'armata pericolante, non avrebbe il nemico tutto il tempo di vincere prima che fosse venuto l'aiuto? »

Per l'ora in cui siamo, chiuderò il mio dire che fu anch'esso a vapore anzichè a vela.

Non farò quindi ancora delle citazioni. Ricorderò però ancora una volta, che le conclusioni della Commissione d'inchiesta sulla marina mercantile, condussero ad abbandonare i premi per la costruzione delle navi in legno.

Qualche anno fa si diceva: non abbiamo grande fiducia nei premi, ma se, dopo superata l'abolizione del macinato, dopo superate le difficoltà per la conversione della circolazione dei biglietti a corso forzoso in circolazione metallica, dopo superate le difficoltà che si sono create dalla nuova legge sulle strade ferrate, ci si volesse dare questo lusso, non lo contrasteremmo.

Ora, io fo due domande, la prima è questa:

Può ora il bilancio d'Italia darsi questo lusso? È utile darsi questo lusso?

Necessità prima sarebbe di riservare quel tanto di che si potesse disporre, per quelle navi della marina mercantile, che servissero non soltanto all'interesse di una particolare industria, ma all'interesse generale dello Stato.

E si noti che con questo disegno di legge si può dubitare se delle navi si favorisca soltanto e promova la costruzione, od invece non si coadiuvi il semplice rattoppo, in guisa da allontanarci più e più da quella trasformazione, da quel progresso della marina mercantile, che è nel voto di tutti.

Ma con quel tanto di denaro che dedichiamo anche solo alla costruzione di nuove navi, ma navi a vela e particolarmente navi in legno, non ci priviamo più e più della facoltà di venire in aiuto alla costruzione di quelle navi, delle navi in ferro e principalmente delle navi a vapore, che maggiormente rispondono ai progressi della stessa marina mercantile, e che soprattutto sieno utili alla marina militare, alla difesa generale dello Stato?

O che? quelli stessi che sono fautori dei premi, non han sempre detto, che i premi si danno tanto per crescere le industrie ancora bambine, in guisa da prepararne l'abolizione, quando le industrie sien poi cresciute? È un linguaggio che non comprendo: perchè quanto più un'industria viene sorretta, tanto più si allontana il momento in che si regge da sè. Ma in fine è il linguaggio vostro. Comprenderei che in un momento di transizione, quando dietro il carro del progresso che segue la sua via trionfale, molti rimangono sulla via abbandonati o feriti, intervengano provvedimenti i quali leniscano molte miserie. Se in corso della discussione si presentassero per le navi in legno, per le navi a vela, proposte simili, io sarei tosto con voi. Ma quando si introduce il telaio Jacquard, si potrebbe pensare a premi per i telai a mano? Si vuole infine dare a siffatte navi una moratoria, e sia: ma promuoverne, premiarne la costruzione? Promoverla, premiarla a scapito di quella marina, che obbedisce alle leggi di progresso, che giova efficacemente allo Stato?

L'onorevole Ministro della Marina, impaziente di cogliere i benefici che pure derivano dalla legge, ci raccomanderà di non esporre la legge a nuovi flutti.

Gli emendamenti di non molta importanza ci si dirà di abbandonarli, di farne getto, perchè tenui. Se si dovesse poi proporre di gravi davvero, allora ci si direbbe che si fa atto di opposizione.

Se si dicesse veramente che si ha timore che questo disegno di legge ritornando alla Camera dei Deputati non venga approvato, ciò mi renderebbe ancor più esitante nell'approvare la legge. Se il consenso della Camera dei Deputati più non ci fosse, il Senato potrebbe, anzichè completarne le deliberazioni, a esse sostituirsi?

Ma in argomento che dunque versa in tante incertezze, in argomento sì disputato, in argomento che noi avremmo risolto di conformità alle risoluzioni della Commissione d'inchiesta, non deve il Senato esercitare la sua azione moderatrice? Potremmo noi essere chiamati in colpa di non dare premi alle navi in legno, a cui non li diede la Commissione d'inchiesta, tanto autorevole, tanto animata dal desiderio di giovare alla marina mercantile?

È questo un linguaggio che utilmente fu accolto in altre occasioni dal Senato, e fu accolto in tempi assai più vivaci, e nei quali potea aver parvenza di opposizione. Eppure! eppure il Senato ne uscì con la autorità sua cresciuta presso le popolazioni, e le relazioni del Senato e degli uomini che si succedero nel governo della pubblica cosa, per un momento turbate, furon ben presto migliori che dianzi.

Nessun pericolo in oggi che una risoluzione simile del Senato non apparisca a tutti quale è veramente, non ad altro cioè diretta che a quella legittima partecipazione che ci spetta nell'esercizio del potere legislativo.

Si impedirà dunque al Senato di introdurre nella legge quelle modificazioni, che veramente la riconducano ad essere, secondo le stesse proposte che partirono dal Governo, secondo le risoluzioni della Commissione d'inchiesta, ad essere non altro che legge di progresso?

Io dunque darò il mio voto a tutti gli emendamenti che venissero proposti, idonei a far sì che la legge risponda a quegli alti intendimenti che si propone.

**PRESIDENTE.** La parola è all'onorevole Senatore Saracco.

**Senatore SARACCO.** Se io fossi meno rispettoso del tempo del Senato, vorrei e dovrei forse

cogliere il momento presente, per correggere e raddrizzare molti giudizi che furono espressi, con forme sempre benevoli e cortesi, di cui rendo grazie ai miei onorevoli avversari, intorno alle opinioni che ho avuto l'onore di manifestare fin dall'esordio di questa discussione. Ma l'ora tarda mi condanna ad essere brevisimo, e mi terrò contento per questa sera di sciogliere una promessa, e di domandare una spiegazione.

Nel mio discorso di giovedì mi è avvenuto di notare che il presente disegno di legge, non solamente nel riguardo degli sgravî, è più largo verso la marineria mercantile di quello che non sia la legge francese del 29 gennaio 1881, ma ho anche soggiunto, che la Francia non accorda premî di costruzioni, perchè i costruttori non ricevono al di là di quanto ricevevano prima, sotto la forma di restituzione dei dazi doganali.

L'onorevole Senatore Rossi mi diceva: Voi lo dite, ma non lo avete provato; e ieri l'onorevole Ministro della Marina diceva presso a poco la stessa cosa.

Ora io, per debito di lealtà, devo dire al Senato d'onde mi sono giunte queste notizie, e dirò ad un tratto che io non ho fatto altro che riferire il giudizio spiegato in proposito dal Ministro delle Finanze, quando si discuteva nel Parlamento francese il progetto, che diventò legge, colla data del 29 gennaio 1881.

Io non ho, a quello che pare, la mano felice quando mi avviene di citare le opinioni degli uomini che hanno governato la Francia, perchè alloraquando ebbi la disgrazia di citare i giudizi espressi da un illustre ammiraglio, mi fu risposto che le opinioni di quest'uomo di mare non reggevano ad una seria discussione. Però, io insisto a credere, onorevole Relatore, che niuno ancora sia sorto a combattere l'efficacia dei ragionamenti, coi quali l'ammiraglio francese avea sostenuto la sua tesi, e, malgrado l'eloquente discorso dell'illustre Relatore, malgrado le spiegazioni fornite da un altro oratore, le matricole dell'iscrizione marittima dimostrano luminosamente, perchè l'autorità dei numeri non si può cancellare, che la gente di mare del nostro paese va via via crescendo tutti gli anni, in proporzioni sensibili. La quale circostanza è tanto più degna di nota, quando si avverta che, in cambio dei 250 a 300 uomini d'equipaggio sparsi sopra un bel numero di

bastimenti, oggi bastano cinquanta a servizio di un bastimento solo di grossa portata, che rende per lo meno una somma eguale di servizi.

Senatore PODESTÀ, *Relatore*. Ce ne vogliono 300 per ogni nave.

Senatore SARACCO.... Favorisca non interrompermi; se dirò delle eresie mi si potrà correggere: me ne hanno già corrette tante! Io dico e sostengo, che si fa attualmente un gran risparmio di uomini, e dove in altri tempi ci volevano forse 30 capitani, 30 secondi e non so quanti ufficiali subalterni, basta presentemente l'opera di un capitano, di un sotto-capitano e di pochi ufficiali subalterni, posti al governo di una sola nave, di portata eguale a quella di tanti piccoli bastimenti che solcavano i mari...

Ma io devo fare ritorno al mio argomento, e ricorderò le parole testuali pronunciate alla presenza di Léon Say, Ministro delle finanze, da uno dei più autorevoli oratori della Camera dei Deputati di Francia, nella seduta del 10 marzo 1879, perchè il Senato possa giudicare della bontà dei miei argomenti.

Ed ecco in quali termini si esprimeva il Deputato Rouvier:

« J'en appelle à M. le Ministre de Finance, qui est devant moi. Que nous a-t-il dit dans le sein de la Commission, lui qui y est venu avec un autre Ministre? Il nous a dit que la prime à la construction n'est pas une prime, que ce n'est qu'une autre manière de compter, que ce n'est qu'une restitution aux armateurs.... Où donc est dans le système nouveau ce que l'on pourrait considérer comme une prime?

« Les constructions donnent en droit de douane au Trésor 2 ou 3 million par an; eh bien! n'est-il pas équitable que le Gouvernement les rende, et qu'il ne fasse pas peser sur la marine marchande et sur les constructeurs, si malheureux, des droits de douane, dont les autres industries sont dispensées et que ne payent pas leur concurrents étrangers? Ce point établi, il est incontestable que rien, je dis rien, n'a été accordé à la marine marchande ».

Non è adunque mio l'apprezzamento, che la Francia non dia effettivamente alcun premio alla costruzione, poichè fu detto e riconosciuto da uomini tanto autorevoli e competenti di quel paese, e se altri lo nega, confesso che amo me-

glio rimettermi al giudizio di un uomo che si chiama Léon Say...

Senatore ROSSI A. Sono asserzioni.

Senatore SARACCO... il Ministro più autorevole che da molti anni sia stato alla direzione delle finanze di Francia, piuttostochè a quello di altri uomini, i quali avranno forse ragioni da vendere, ma difficilmente persuaderanno di essere meglio informati degli effetti che ha prodotto sulle finanze di quel paese la legge del 1881.

Penso adunque, che queste spiegazioni bastino a tranquillare l'animo de' miei Colleghi, i quali parvero dubitare, che le mie affermazioni non fossero interamente esatte...

Senatore ROSSI A. È un'apprezzazione vostra.

Senatore SARACCO... Vengo adesso alla spiegazione che desidero ottenere dalla cortesia dell'onorevole Ministro.

Io leggo nell'art. 2 di questo disegno di legge una frase che non riesco a capire. Leggerò piuttosto l'articolo intero, perchè facciamo d'intenderci chiaramente:

« Art. 2. Non è accordato compenso di costruzione alle navi rivestite di legno la cui osatura sia interamente di ferro o di acciaio ».

E fin qui va bene. Ma l'articolo prosegue dicendo:

« Gli allungamenti delle navi saranno considerati per gli effetti della presente legge *come riparazioni* ».

Avremo adunque, se non erro, un compenso *per la costruzione*, siccome dispone l'art. 1, ed un compenso diverso per le *riparazioni*, poichè l'art. 2 dichiara che gli allungamenti delle navi saranno considerati, per gli effetti della presente legge, come riparazioni.

Ma io non sono riuscito ancora a trovare negli articoli del presente disegno di legge una sola disposizione, che mi faccia sapere, qual'è il trattamento che si vuol fare, quale sia questo compenso alle *riparazioni* che deve necessariamente essere diverso da quello, che si vuol concedere per le *costruzioni*, se l'art. 2 deve avere un significato.

Vale quindi la pena che ci parliamo chiaro, ed io mi rivolgo al signor Ministro della Marina, perchè mi dica, se con questa legge s'intenda accordare per le riparazioni degli scafi dei bastimenti in ferro o in legno, come pure, per ogni altra riparazione, lo stesso compenso che l'art. 1 accorda per la loro *costruzione*!...

L'onorevole signor Ministro accenna, col capo, di no, ed io prendo atto di questo suo diniego di cui mi rendo facilmente conto, giacchè l'articolo 3, che regola la misura del compenso per la costruzione delle caldaie contiene ancora la disposizione seguente :

« Questo compenso sarà esteso anche alle riparazioni fatte in Italia di caldaie di costruzione italiana. Con decreto reale saranno stabiliti i modi da tenere per calcolare l'entità delle riparazioni di caldaie in relazione al compenso dovuto, e per determinare la forza delle macchine e il peso delle caldaie ».

Qui la parola della legge è chiara, e poichè si volle, si è detto in termini che dichiarano il principio della eguaglianza di trattamento, sia per la costruzione, come per la riparazione delle caldaie. Manca invece, nella specie che ho preso in esame, una espressa dichiarazione di legge, e quella che si trova nell'articolo 5, offre materia a gravissimi dubbî.

Di fatti, l'articolo 5, com'è concepito, dovrebbe condurre ad una interpretazione, o meglio, ad una applicazione contraria a quella che sta nel pensiero dell'onorevole Ministro; e, se fosse così, siccome a me pare evidente, l'articolo stesso dovrebbe essere corretto e modificato.

Mi pare quindi necessario, che l'onorevole Ministro dia al Senato una conveniente spiegazione, ed io lo prego specialmente a voler manifestare il suo pensiero, circa la misura dei compensi che questa legge intende accordare, per le riparazioni degli scafi dei bastimenti in ferro ed in legno, di maniera che ognuno di noi possa rendersi conto delle conseguenze del proprio voto.

BRIN, *Ministro della Marina*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

BRIN, *Ministro della Marina*. Io non so se ci saranno altre proposte su quest'art. 1, perchè se non ve ne fossero altre potrei rispondere subito all'onorevole Lampertico ed all'onorevole Saracco....

PRESIDENTE. Non vi è alcun'altra proposta.

BRIN, *Ministro della Marina*.... Comincerò allora dal dare alcune spiegazioni all'onorevole Senatore Saracco.

Io ho già avuto l'onore di spiegare come i compensi di costruzione che sono contemplati

in questa legge sono all'incirca eguali a quelli in vigore in Francia, e che, siccome i diritti doganali sui materiali impiegati per costruzione di navi, erano all'incirca gli stessi da noi come in Francia, così ove fosse emanata la legge che discutiamo, l'industria delle costruzioni navali da noi si troverebbe nelle stesse condizioni che in Francia.

L'onorevole Saracco citò le parole pronunciate dall'illustre Leon Say alla tribuna francese colle quali dichiarava che i compensi di costruzione rispettivamente di 60, 20 e 15 lire accordati in Francia erano destinati a compensare i costruttori di navi per l'esenzione dei dazi sui materiali che loro si toglieva.

Ora siccome i compensi per costruzione stabiliti in questo progetto di legge superano l'ammontare dell'esenzione dei dazi sui materiali impiegati in queste costruzioni, così l'onorevole Saracco traeva la conseguenza che questo progetto di legge era più favorevole per ciò che riguarda le costruzioni navali di quello che lo sia la legge sulla marina mercantile francese.

È un fatto che in Francia i premi stabiliti per le costruzioni delle navi sono motivati come da noi quali compensi per l'esenzione dei dazi che si sopprime. Le parole pronunciate dal signor Leon Say e citate dall'onorevole Saracco esprimono questa idea, la quale del resto è enunciata nella legge stessa francese.

Difatti l'art. 4 della legge francese dice: « En compensation des charges que le tarif des douanes impose aux constructeurs de bâtiments de mer, etc. ».

Ma ciò non vuol dire che l'abolizione delle esenzioni dai dazi e questi premi vi corrispondano esattamente, ciò significa piuttosto una motivazione del perchè si diano questi compensi.

E difatti anche i premi alla navigazione sono nella legge motivati come compenso della leva militare marittima.

L'art. 9 di detta legge dice:

« A titre de compensation des charges imposées à la marine marchande pour le recrutement et le service de la marine militaire, il est accordé une prime de navigation, etc. ».

Anche qui sarebbe cosa erronea il trarre da queste parole la conseguenza che i premi di navigazione furono calcolati in modo da corri-

spondere aritmeticamente ai carichi che la leva marittima impone alla marina mercantile; questi carichi sono la motivazione per cui si accordano quei premi di navigazione.

Il fatto certo si è che i premi di costruzione previsti nel presente progetto di legge sono, o eguali, od un po' minori di quelli accordati in Francia; che i dazi che si pagano sui materiali impiegati in queste costruzioni sono all'incirca eguali nei due paesi, e in ciò l'onorevole Brioschi ha già convenuto, per cui, approvandosi questa legge, i nostri costruttori di navi si troveranno all'incirca nelle stesse condizioni, od un po' inferiori, di quelli francesi, non mai in condizioni migliori.

Io non vorrei più entrare nella questione se l'esistenza della marina mercantile sia necessaria per quella militare; essa fu nuovamente sollevata oggi in occasione dell'art. 1, ma essa era già stata ampiamente dibattuta nella discussione generale.

L'onorevole Senatore Lampertico è rimontato alla marina dei Greci, dei Romani, e a quella di Venezia. Davanti all'erudizione dell'onorevole Lampertico io sarei completamente disarmato.

Ma dubito che la discussione portata in tale terreno potrebbe approdare a qualche cosa di utile. Per applicare ai casi nostri degli esempi tratti da questi remoti tempi, per fare dei paragoni, bisognerebbe tener conto delle immense differenze economiche, sociali, scientifiche, del materiale diverso, della posizione differente delle nazioni marittime, delle scoperte fatte che fecero entrare nella lotta popoli ed elementi nuovi; bisognerebbe, per fare un paragone utile, ridurre tutti i dati della questione allo stesso denominatore. Sarebbe una discussione interminabile, e credo poco chiara. Dio buono! abbiamo difficoltà ad intenderci sulla marina d'oggi, pensiamo come c'intenderemmo sulle marine che figurarono alle battaglie di Maratona, di Azio e di Lepanto! e ciò per dimostrare che in quei tempi le marine mercantili erano utili per le marine militari, ed oggi no.

Si è detto che in altri tempi vi era poca differenza fra le navi mercantili e quelle da guerra, che in caso di bisogno le prime si adattavano agli usi di queste, e che si capisce come in tali condizioni anche una numerosa marina mercantile desse ad un popolo una prevalenza militare marittima, mentre che ora le

condizioni parrebbero differenti. Io vorrei domandare all'onorevole Lampertico se, rimontando ai tempi da lui citati in cui la nave da guerra era la nave a remi, crede realmente che in quei tempi il commercio marittimo si facesse colle triremi e coi loro immensi equipaggi. Io vorrei domandare cosa si poteva trasportare con queste navi all'infuori delle loro ciurme, dei combattenti e di quanto occorreva per essi. In quanto all'epoca più moderna della vela, la differenza fra un vascello ed una nave mercantile era maggiore che ora fra molte navi da guerra e molte mercantili. Alcune di queste gareggiano e superano per velocità, grandezza, capacità di percorso, con molte delle navi da guerra, ed ho già avuto l'onore di ricordare al Senato quale prezioso concorso tutte le potenze marittime, e prima fra queste l'Inghilterra, trovino nelle risorse della loro marina mercantile.

Ho già detto che si può concepire la possibilità di creare una marina militare presso un popolo che non abbia nè navigatori nè navi mercantili, benchè la storia, nè antica nè moderna, ci fornisca un esempio simile. Ma l'organizzazione e la conservazione di una marina militare formata su queste basi importerebbe una spesa che rovinerebbe qualunque bilancio, e di ben altra portata che quella che si farebbe colla presente legge incoraggiando la conservazione ed il progresso della nostra marina mercantile.

L'onorevole Senatore Lampertico condannò un'altra volta i premi non solo di costruzione ma anche quelli di navigazione, benchè di questi non si tratti nell'art. 1 che stiamo discutendo.

Per combattere questi premi di navigazione citò quanto fu praticato da Venezia, che non arrivò con ciò ad impedire la decadenza della sua marina.

Le condizioni di quei tempi rispetto ai nostri erano troppo differenti per fare dei paragoni utili e potere trarre delle conseguenze ragionevoli.

La prevalenza marittima anche sotto l'aspetto commerciale era allora intimamente legata colla prevalenza militare; decadendo questa era inevitabile che anche l'altra scomparisse.

Ora si tratta di lottare colla concorrenza di

tutte le altre marine; occorre di mettere la nostra in condizioni di sostenere questa lotta.

Senza ricorrere ad esempi così lontani, di un applicazione così dubbia, è cosa molto più sicura esaminare, come disse benissimo l'onorevole Brioschi, gli effetti prodotti in Francia da una legge consimile. Anche colà, come ebbi l'onore di osservare, si è trovato necessario, per compensare la marina mercantile degli aggravi che la leva marittima le impone, di accordare dei premi di navigazione. Anche sulla nostra marina mercantile pesa gravemente la leva marittima. Sopra 3,700 iscritti annualmente, la marina militare ne preleva 2,500. L'Inghilterra che ha la prima marina del mondo, non ha leva marittima, e questo non è uno degli ultimi elementi della sua prevalenza.

Occorre tenere conto di siffatte circostanze quando si discute, sotto l'aspetto teorico, della convenienza o meno dei premi di navigazione, e, se per le esigenze della difesa del paese si produce per opera dello Stato una causa d'inferiorità, è giusto che per altra via si cerchi di fare cessare questa causa d'inferiorità. La Francia l'ha fatto coi premi di navigazione. Io già ebbi l'onore di citare le parole testuali colle quali si motiva la concessione di questi premi « à titre de compensation des charges imposées à la marine marchande pour le recrutement et le service de la marine militaire ».

È adunque giustificata la domanda che fa la nostra marina mercantile di essere messa in grado di lottare a condizioni eguali colle due primarie marine.

L'onorevole Senatore Lampertico ha ancora combattuto i compensi di costruzione per le navi a vela. Io ho già avuto l'onore di spiegare al Senato che questi compensi sono in gran parte un equivalente dell'abolizione dell'esenzione dei dazi sui materiali impiegati nelle costruzioni, abolizione che si farebbe nell'esclusivo interesse della finanza. Il resto costituisce una leggerissima protezione per quest'industria, protezione eguale a quella che si accorda in Francia, e così modesta da non costituire un incoraggiamento artificiale. Ho già avuto l'onore di ricordare come in Francia questa piccola protezione non abbia impedito che la trasformazione della marina a vela in marina a vapore procedesse rapidissima, per cui la critica fatta dall'onor. Lampertico che questi compensi ab-

biano per iscopo di galvanizzare un cadavere non è giusta.

E poichè, sia i compensi di costruzione, sia quelli di navigazione si danno tanto alla vela che al vapore, la lotta fra le due marine continuerà in condizioni eguali, e la trasformazione si farà naturalmente.

È difficile prevedere i limiti di questa trasformazione; quel che si può dire con certezza si è che la vela non scomparirà, e sarebbe cosa nè giusta nè saggia l'alterare con misure artificiali le condizioni di questa lotta a danno della vela. La proporzione fra le due marine varierà nei varî paesi a seconda delle loro condizioni speciali.

Per esempio nella Norvegia, dove la marina è in grandissimo incremento, ha una decisa prevalenza la marina a vela il cui tonnello supera quello della Germania, Francia ed Italia, e viene subito dopo quello della marina a vela inglese.

Io credo che anche da noi, per le nostre condizioni speciali, la vela avrà sempre una certa importanza. Il progetto di legge non ha voluto danneggiare artificialmente la vela, ed in ciò ha seguito l'esempio della Francia.

Io spero che queste spiegazioni, che credo inutile di protrarre per non abusare della pazienza del Senato, avendole già ampiamente svolte nella discussione generale, varranno a rimuovere i dubbî sollevati a proposito dell'articolo 1.

Senatore SARACCO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore SARACCO. Non faccio che una dichiarazione.

Il Ministro ci ha detto in questo momento, che l'articolo quinto non afferma che una cosa, vale a dire, che trattandosi di riparazioni, si deve mantenere lo *statu-quo*, e non già, che il compenso stabilito per le costruzioni si debba applicare egualmente, quando si tratti di semplici riparazioni.

Io prendo atto di queste parole dell'onorevole Ministro, e quando venga in esame l'articolo quinto, dimostrerò che l'interpretazione data dall'onorevole Ministro all'articolo stesso è sbagliata di sana pianta, essendo piuttosto vero, che nei termini in cui esso è concepito, si deve necessariamente ammettere, che lo stesso compenso promesso dall'articolo primo per la co-

struzione dei bastimenti, dovrà essere egualmente corrisposto per le riparazioni dei bastimenti medesimi.

BRIN, *Ministro della Marina*. Io credo che sarà un po' difficile una tale dimostrazione.

Senatore SARACCO. Vedrà che glielo dimostrerò.

Senatore BRIOSCHI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore BRIOSCHI. L'articolo primo è il fondamento di tutta la legge, ed io debbo proporre degli emendamenti; epperò pregherei il Senato, stante l'ora tarda, di volermi concedere di parlare domani.

PRESIDENTE. Ma alla Presidenza non sono pervenuti i suoi emendamenti.

Senatore BRIOSCHI. Ma si è appunto per ciò che desidererei di parlare domani per isvolgere meglio i miei emendamenti all'articolo primo, che, come diceva, è il fondamento di tutta la legge.

Io ho fatto delle proposte nel mio ultimo discorso, proposte di modificazioni riguardo all'articolo primo.

PRESIDENTE. Le faccio osservare che alla Presidenza non è pervenuto nessun emendamento.

Senatore BRIOSCHI. I miei emendamenti sono molto semplici. Io propongo, come ho già detto, di ritornare all'antico progetto.

PRESIDENTE. Comunque sia la prego di passarli in iscritto alla Presidenza.

BRIN, *Ministro della Marina*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

BRIN, *Ministro della Marina*. Io prego che questi emendamenti dell'onorevole Senatore Brioschi mi vengano favoriti presto perchè io abbia il tempo di poterli considerare.

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

PRESIDENTE. Ha la parola.

GRIMALDI, *Ministro di Agricoltura, Industria e Commercio*. Mi permetto di osservare all'onorevole Brioschi che, se si vuole far procedere la discussione con tutta calma, senza ritardarla al di là del bisogno, non mi pare si possa mettere in votazione un emendamento concepito così: « A due capitoli del progetto di legge che ora viene in discussione, sieno surrogati gli altri due, che erano nel primitivo progetto »; ciò non mi sembra conforme alle buone regole

parlamentari; più opportuno invece sarebbe che, articolo per articolo, l'onorevole Senatore Brioschi presentasse, come emendamento alle proposte attuali, le antiche proposte ministeriali.

Senatore BRIOSCHI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore BRIOSCHI. Effettivamente è questo l'unico mezzo possibile per la procedura della discussione. Però io ho dichiarato ciò perchè il Ministro ed anche i Colleghi potessero sapere quali erano gli emendamenti che proponevo, e che in massima si compendiano nel ritorno puro e semplice ai primi due capitoli del progetto ministeriale.

BRIN, *Ministro della Marina*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

BRIN, *Ministro della Marina*. Sento il debito di pregare il Senato di osservare che prima di domandare oggi la parola ho chiesto alla onorevole Presidenza se vi erano altre proposte di emendamenti; ed il signor Presidente avendo detto che non ve ne erano altre io ho creduto mio dovere di prendere la parola per discutere gli emendamenti proposti all'articolo 1° nella credenza che si venisse oggi alla votazione di esso.

Venendo ora annunciati altri emendamenti, debbo domandare scusa al Senato se sarò obbligato di tediare ancora domani.

Senatore BRIOSCHI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore BRIOSCHI. Chieggo scusa al signor Ministro, ma io debbo rammentargli che nella conclusione del mio discorso dell'altro ieri dissi che, d'accordo col mio Collega, onorevole Saracco, avrei presentato degli emendamenti specialmente su questo articolo primo.

PRESIDENTE. Onorevole Senatore Brioschi, se ella ha degli emendamenti da presentare, la prego di mandarli al banco della Presidenza.

Intanto, l'ora essendo tarda, il seguito della discussione verrà ripreso domani.

Domani seduta pubblica alle ore 2 col seguente ordine del giorno:

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 Mi-

---

SESSIONE DEL 1882-83-84-85 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 2 DICEMBRE 1885

---

nistri della Giustizia e della Pubblica Istruzione, sopra i due decreti del 22 ottobre 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. 6  $\frac{1}{4}$ ).

