

simo che quest'individuo sia sottoposto ad una tassa la quale è il prezzo del contributo e cooperazione sociale nella stessa produzione.

Ma, nel caso nostro, la tassa è rivolta direttamente al lavoro indipendentemente dall'idea della sua utilità e della sua produzione per il tassato. In questo caso essa non si riferisce, nè alla soddisfazione che il cittadino si è procurata, nè alla rendita ed all'utilità che da questo lavoro risulta. Quindi la tassa si ritorce piuttosto in una pena dell'operosità individuale, di quello che sia una specie di contributo fondato su qualche diritto della società.

Diffatti, il marinaio deve pagare questa tassa di cinquanta centesimi per tonnellata, sia che esso lucri, sia che perda. L'essersi egli avventurato alle onde, l'aver sofferto tanti pericoli, il ritornare a casa colla nave piena di fallite speranze, è per lui una dura condizione, aggravata ancora dal pagamento di una tassa che spesso inasprisce il dolore delle perdite, e che anche in casi di lucro, sotto la figura di pochi centesimi, pur tuttavia, cumulata con le altre piccole tasse, forma un grande insopportabile balzello.

Diceva, in secondo luogo, che mi sembra contrario ai principii della pubblica economia; diffatti non vi è maniera più conducente a recidere i nervi dell'individuale operosità che gravarla, non solo in riflesso della rendita che essa produce, ma altresì per sè stessa, anche per il caso in cui eventualmente cagiona una perdita.

Certo, se il diminuire il premio all'operosità è un restringere in qualche modo la medesima, e subalternamente un diminuire la produzione, sotto questo aspetto ciò succede tanto più efficacemente quando la tassa, oltre al diminuire il premio della operazione riuscita, aggrava eziandìo la perdita dell'operazione che non riesce.

Diffatti si allarma più, chi deve intraprendere un'opera, del gravame che la tassa gli produce in caso di perdita, di quello che farebbe per una tassa centupla in quello di riuscita. In questo caso chi si propone di guadagnare, chi spera di lucrare, non invidia alla società una compartecipazione, per quanto grande, nei limiti dell'utilità che esso riceve; ma certo è grandemente allarmato dall'inevitabilità di una tassa, che in caso sinistro accresca i mali e aggravi la perdita.

Quindi, se l'interesse dello Stato porta a fecondare l'operosità e il lavoro, anziché a paralizzarne i moti coll'imposizione di tasse; se questa specie d'industria, che chiamiamo dei trasporti marittimi, grandemente si attiene alla ricchezza generale, alla pubblica prosperità; se essa, mentre da un lato è una dipendenza del commercio e della prosperità generale, dall'altro è principalissimo fattore della medesima, a me sembra poco armonico, poco confacente ai principii generali della sana economia il gravare questo utilissimo lavoro della navigazione commerciale di una tassa che, esasperando le perdite eventuali, certamente allontana di molto il progredire degli affari marittimi, e lo sviluppo del naviglio mercantile sì necessario alle nostre condizioni topografiche ed economiche.

Diceva essere poco confacente ai principii di finanza. Diffatti io credo che i sani principii della finanza più debbano tendere a fecondare intorno di sè la ricchezza nazionale, di quello che a percepire oggi per oggi un emolumento di tassa che possa volgere ad eventuale discapito della prosperità. La finanza deve procurare la produzione della ricchezza, che anche oggi non le dia quel dato provento di balzelli, pure lascia la speranza in ordine all'avvenire di larghi e copiosi emolumenti.

La finanza dello Stato deve essere preveggenza quanto e

più del privato individuo, il quale non coglie da una pianta il frutto che comprometta il suo sviluppo avvenire. Essa deve comprimere i continuati stimoli di approfittare dei frutti del momento, perchè, essendo questi cumulati come massa e come istromenti di produzione, in ordine all'avvenire possono essere, come sono, fattori, di più larghi guadagni alla finanza, come sono efficaci stimoli alla ricchezza generale.

Diffatti questa tassa, che nel suo insieme non potrà rendere più di 500,000 lire, di che grande vantaggio può essere ad un bilancio che presuntivamente si porta a 635 milioni, e che con tutta probabilità potrà giungere agli 800? Vi ha il tornaconto di pesare sopra i miseri marinari, d'imbarazzare l'industria dei trasporti marittimi, che è un fattore così efficace della ricchezza pubblica, per portare all'erario un così meschino rinforzo quale può essere quello di 500,000 lire od anche un milione?

Diceva, in ultimo, che è poco in corrispondenza colle regole di sana politica; e diffatti io credo debba soprattutto aversi di mira di far assaporare il valore della libertà e dei beni morali alle infime classi, e non mettere quest'alto concetto in disarmonia coi loro interessi immediati. Ma più che questa ragione m'impensierisce l'esempio d'una grande potenza vicina, alludo alla recente discussione che è avvenuta nel Senato di Francia. Quell'Assemblea si è tanto preoccupata del ribasso del dazio di protezione sul pesce, del danno indiretto che ne derivava ad una classe di marinai ed ai subalterni pericoli d'indebolimento della marina da guerra, che, contro la sua abitudine d'andar a versi del Governo, ha adottato un ordine del giorno dal Governo stesso grandemente combattuto.

Signori, se questa grande Assemblea, non per interesse di giustizia, anzi a danno dell'universale, raccomandava un privilegio, in quanto questo sembra conducente a rafforzare la marina militare; se per l'interesse di questa è riuscita a fare opposizione ad un atto che il Governo non poteva più oramai ritrattare, ad un contratto stipulato coll'Inghilterra, e da cui dipende la pace del mondo, vorremo noi, che non abbiamo nessun precedente che ci leghi, che possiamo, a nostro talento, ammettere od escludere questo dazio, vorremo noi, dico, porre questo carico sulla marina mercantile, su tutto questo grande, ma unico semenzaio, da cui solo potremo togliere quanto occorre per la marina militare? Vorremo noi così dimenticare noi stessi, vorremo avere in così poco conto gl'interessi della marineria militare, fino a gravare con questa tassa la marineria mercantile, e subordinatamente troncata la possibilità di una larga marineria militare che risponda alla gloria del passato e all'ambizione dell'avvenire?

Io, per ragioni di principii superiori, sarei condotto a votare contro questo progetto di legge; tuttavia, siccome vedo che pur troppo questa specie di tassa, in una maniera più moderata, in vero, ma pure in qualche modo è ricevuta in altre parti d'Europa; siccome vedo che è attualmente forse più mite di quel che fosse in passato, e che in ossequio della autorità del passato e di luoghi vicini sarà assai difficile che la Camera si persuada delle mie ragioni, sarei lieto se potessi ottenere dalla Commissione e dal Ministero una diminuzione; diminuzione che crederei utile, poichè la renderebbe meno imbarazzante lo sviluppo di questa industria; diminuzione infine che si potrebbe ottenere come un avviamento al sano principio di non colpire di tassa direttamente il lavoro, e di proclamare la perfetta libertà dell'industria de' trasporti marittimi.

BIXIO. A parlar seriamente della marina, bisognerebbe