

Elia. Onorevoli colleghi. Una grave questione è da tempo che si agita nel nostro paese, ed è giunta a tal grado di acutezza da richiamarvi sopra l'attenzione del Parlamento; voglio dire della crisi mortale dalla quale è minacciata la nostra marineria mercantile. Dobbiamo noi soccorrerla o lasciarla morire? Questione gravissima, per un paese che è quasi, per intero, circondato dal mare, e che corre pericolo di vedere cadere in mano a stranieri i trasporti marittimi ed i suoi commerci internazionali. Io me ne sono impensierito come ve ne siete impensieriti voi tutti, chechè ne dica l'onorevole Franchetti, e spinto dal convincimento che la rovina della nostra marineria mercantile sarebbe stata fatale alla nazione, mi sono creduto in dovere di presentare, nel 2 febbraio 1881, insieme con altri colleghi, un disegno di legge di mia iniziativa, per il quale si accordavano premi di costruzione e di navigazione alla marineria di grande e piccolo corso. Era, a mio credere, il mezzo migliore per cooperare al suo risorgimento, desiderio di quanti siamo in quest'Aula, animati tutti da un unico sentimento, quello del bene della patria.

Invece di dare approvazione al mio disegno di legge, la Camera ha approvato la nomina di una Commissione d'inchiesta, ed ha fatto bene, perchè se alcuni avessero mai potuto avere qualche dubbio sulle tristi condizioni della nostra marineria mercantile, dopo il lavoro coscienzioso della Commissione, illustrato dalla splendida relazione, minuta, inappuntabile dell'onorevole Bosselli, anche questi avranno acquistato il convincimento che, senza un provvedimento che le porga una mano e l'aiuti a rialzarsi, ed in parte a trasformarsi, la marineria italiana, resa gloriosa dai padri nostri, è condannata a morire.

E, o signori, qual prova volete voi più convincente della graduale sparizione della nostra marineria, di quella delle relazioni ufficiali, pubblicate dal Ministero della marineria? Senza andare più in là, basta incominciare dal 1876. A quell'epoca noi avevamo 10,903 navigli del tonnello di 1,020,488, nel dicembre del 1883 si avevano 7270 navigli di tonnellate 865,880. Una diminuzione di 2633 navigli e di 154,607 tonnellate, e così di anno in anno, di maniera che del naviglio che ci rimane noi ne abbiamo soltanto 1702 per tonnellate 647,402, atto alla navigazione di lungo corso e di gran cabottaggio, compresi i 201 vapori che ha l'Italia fra grossi e minimi, per un tonnello di 107,452.

E non è meno significativa la statistica del personale, se si rimonta a qualche anno indietro, giac-

chè, mentre, nel 1878, avevamo 210,267 matricolati alla navigazione, fra la prima e seconda categoria, alla fine del 1883 ne avevamo in totale 185,017.

Un tale stato di cose non può non impensierire, seriamente, quanti hanno a cuore gl'interessi del paese. Esso ci addita il nostro dovere e ci dice che la marineria soffre di malattia mortale, e che se non le portiamo aiuto non può salvarsi, e quindi è nostro dovere di portarle aiuto. È dunque necessario che il Parlamento provveda prima che il male divenga incurabile.

È impossibile rimanere più oltre sordi ai giusti reclami, alle giuste proteste di cui la Commissione d'inchiesta ha dovuto constatare la non esagerazione, e notate che reclami e proteste non provengono già soltanto dai costruttori che hanno i cantieri vuoti e dagli armatori. No, o signori, quelli che reclamano anche più forte sono i capitani, sono i macchinisti, sono gli ufficiali, sono i marinari della marineria mercantile, che si trovano, in gran numero, privi di pane, perchè i nostri navigli sono costretti di tenersi in gran parte al disarmo non potendo resistere ormai più alla concorrenza nei noli fatta da bandiere di altre nazioni, che, più o meno apertamente, più o meno largamente hanno o il beneficio dei premi o altri favori.

Questi lamenti emanano altresì da tutte le industrie che hanno attinenza alla marineria, del pari che all'agricoltura; le industrie del legname, quelle del ferro, delle tele, dei cordaggi, delle canape, insomma da tutte quelle industrie che sono necessarie alle costruzioni marittime ed alla navigazione, e che perciò risentono il contraccolpo delle sofferenze dell'industria principale.

Questi fatti non si possono negare salvo che non si voglia chiudere gli occhi, pel deliberato proposito di veder morire di consunzione la nostra marineria. Solo quelli che credono che si possa fare a meno della marineria mercantile, che si possano senza danno affidare i trasporti delle nostre derrate, delle nostre industrie, dei nostri commerci, totalmente a bandiere estere, possono rimanersene indifferenti, ma allora quelli che così la pensano, debbono essere logici, e venire ad altra conclusione, quella cioè, di non volere neppure una marineria da guerra, che si lasci in balia di chi le vuole le estese nostre coste e le nostre città marittime. È egli possibile che il Parlamento italiano deliberi la morte della marineria mercantile e di quelle forze navali per le quali siamo invidiati? Sarebbe delitto il crederlo. Vi è, inverso, una scuola che ha per principio,