

per il passato. Se in Italia v'è un Ministero il quale, con l'apparenza di non fare della politica, ha fatto la politica più partigiana e disastrosa per il nostro paese, è stato il Ministero delle finanze (*Benissimo!*) con la sua condotta mai equa e serena, subordinata a considerazioni, od a scuole od a partiti che ne hanno alterato la vera e genuina fisionomia, quale avrebbe dovuto essere ed esplicarsi nell'interesse dell'economia nazionale.

Faccio voti che da oggi in poi, in mezzo alle nude cifre dei suoi bilanci, abiti non soltanto l'empirismo e lo spirito gretto del computista, ma il soffio caldo e vivificatore dell'anima nazionale. (*Approvazioni*).

Presidente. Spetterebbe ora di parlare all'onorevole Sciacca della Scala che, non essendo presente, perde la sua iscrizione.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Raggio.

Raggio. Dopo quanto esposero così opportunamente gli onorevoli Bettolo e Pantano, i quali hanno, si può dire, esaurita la questione, sarebbe inutile aggiungere ogni ulteriore argomento; ciò nondimeno sento il dovere di fare qualche pratica osservazione, la quale, se non aggiungerà molto valore a quanto venne detto, farà perdere pochi minuti alla Camera.

A tutti è noto, che di fronte al grande sviluppo della marina mercantile estera, l'Italia, appunto quando ebbe compiuta la sua unità nazionale, vide la sua discendere a passi precipitosi dal posto che aveva tenuto con onore fino al 1870.

La troppa fede nella vela, gloria ed orgoglio dei nostri antenati, la lentezza nel costruire i grossi piroscafi richiesti dalle nuove esigenze commerciali, fecero sì che la nostra grande navigazione dovette indietreggiare dinnanzi alla concorrenza straniera, mentre anche il cabotaggio era danneggiato dalle nuove costruzioni ferroviarie.

Era evidente che l'iniziativa privata più non bastava da solo a vincere tutte le enormi difficoltà, e la marina mercantile italiana, senza aiuti straordinari, avrebbe dovuto soccombere.

La legge francese del 1881 iniziò il sistema dei premi per la marina mercantile, adottando così anche per questa industria la protezione concessa alle altre.

Allora anche in Italia i reclami aumentarono, sino al punto che si deliberò la grande

inchiesta del 1883, condotta con tanta cura ed intelligenza per gli interessi marittimi nazionali dal nostro amico Boselli, il quale ci presentò quella lodata ed importante relazione che appena ho bisogno di ricordare, tanto è rimasta a tutti memorabile.

In seguito ad essa fu accolta l'idea dei premi di costruzione e di navigazione, risultando presso che unanime la convinzione che insieme ad altri provvedimenti, avrebbero potuto far risorgere o quanto meno salvare da inevitabile rovina la marina mercantile italiana.

Infatti i cantieri erano sempre più deserti, le bandiere straniere invadevano i nostri porti e ci battevano senza sforzi nella grande e nella piccola navigazione; i nostri marinai emigravano ormai come i contadini.

Per fortuna, or sono undici anni, applicando le conclusioni dell'inchiesta parlamentare, dopo superate non lievi difficoltà, si ebbe la legge del 1885.

Questa legge, che aveva per base i premi di costruzione e di navigazione, ebbe allora autorevoli avversari e convinti sostenitori, ed era ben naturale, dappoichè trattavasi di una grave questione di principio, che coinvolge molteplici e forti interessi, e veniva affrontata per la prima volta dal Parlamento italiano.

Adesso, che a distanza di oltre 10 anni, siamo chiamati a rinnovarla con utili e pratiche modificazioni, constatiamo con grande compiacenza che l'idea dei premi ha fatto molta strada, imperocchè, furono riconosciuti come necessari ad uno dei più vitali interessi del paese. Si può ben dire che la esperienza ha confermato le previsioni dell'inchiesta del 1883 e le idee dei fautori della legge del 1885.

Si è compreso che quest'industria, così appropriata alle tradizioni, alle abitudini ed alle condizioni dell'Italia, non potrebbe altrimenti, non solo prosperare, ma neppure vivere senza quest'aiuto.

Si credeva una volta che lo Stato dovesse proteggere le industrie manifatturiere e non la marina mercantile, perchè, mentre l'aumento dei dazi doganali accresce le pubbliche entrate, i premi alla marina apparentemente non fanno che accrescere la spesa.

Nel fatto invece si riconobbe che l'aumento dei dazi doganali, proteggendo l'industria, scemava le importazioni dall'estero e quindi l'entrata doganale, mentre i premi sono com-