

in ogni caso però, la necessità di proteggere i nostri piroscafi ed il cabottaggio dalla concorrenza straniera è voluta dalla logica. Non si comprende, infatti, il come ministri accordi i due terzi del premio alla navigazione di tutto il Mediterraneo, e lo neghi alla navigazione tra i confini dello Stato, che è quella che deve sopportare la più forte concorrenza dei piroscafi stranieri. Si veda a quali conseguenze assurde condurrebbe questo sistema.

Una nave la quale da Ventimiglia andasse a Mentone, dalla Maddalena in Corsica, da Venezia a Trieste avrebbe il premio; una nave che partisse da Venezia costeggiando quasi tutta l'Italia e arrivasse a Porto Maurizio, nulla avrebbe. La Commissione confida che il Ministero darà una risposta informata alla ragione ed all'equità.

Presidente. L'onorevole ministro della marineria ha facoltà di parlare.

Brin, ministro della marineria. L'onorevole relatore ha fatto la storia esatta della questione del cabotaggio, che colla legge del 1885 in massima era stato riservato alla bandiera nazionale, ma che poi, in virtù di successivi trattati di commercio, è stato accordato anche ad altre potenze.

Si sono succeduti tanti Governi al potere, che io non posso concludere coll'onorevole Randaccio che questa concessione sia stata fatta senza pensarci sopra, ad occhi chiusi.

La questione di massima è stata stabilita, appunto perchè il Governo nel trattare potesse avere in mano un mezzo per ottenere dei compensi di reciprocità.

L'onorevole Randaccio, ha parlato del trattato coll'Austria-Ungheria. Ebbene il cabotaggio è stato appunto il compenso che si è accordato, in corrispettivo di ciò che si chiedeva dall'Italia, cioè, come la Camera ricorda, la facoltà molto controversa ai chioggiotti di andare a pescare sulle coste istriane; facoltà ben più importante della concessione del cabotaggio, perchè, se c'è cosa che da tutte le potenze si è riservata, è appunto quella della pesca sulle coste.

Questa libertà di cabotaggio adunque si è sempre concessa contro altri compensi ottenuti. Del resto io credo che a questa questione si dia una importanza maggiore di quella che abbia; credo che non vi sia questa grande concorrenza da parte della bandiera estera.

La marina a vela estera non ve ne eser-

cita alcuna; e poi sopra 1,473,000 tonnellate tutte le bandiere estere hanno prese 5,000 tonnellate; dunque siamo anche qui davanti ad una questione di principio.

Ma quanto al cabotaggio se dopo 1,473,000 accordassimo anche altre 5,000 tonnellate, non so quale sarebbe l'effetto, che se ne avrebbe, anche per rapporto alle relazioni internazionali.

Quanto ai piroscafi sopra 838,000 tonnellate, sono circa 1,000 tonnellate di bandiera estera, che prendono il premio. Anche per questo un gran soccorso si darebbe alla nostra marina mercantile se accordassimo il monopolio di questi trasporti, ma il monopolio non si può accordare, perchè siamo legati da trattati.

Io credo ci sia un terreno di conciliazione, che garantisca tutti gli interessi, che cioè ai piroscafi si accordi la metà del premio previsto dalla legge.

Si metterà, così facendo, il cabotaggio in condizione di essere tutelato, e nello stesso tempo la spesa per lo Stato sarà limitatissima.

Presidente. Onorevole Bettolo, ha facoltà di parlare.

Bettolo. Sono lieto che l'onorevole ministro sia venuto ad una transazione, che può essere accolta anche da chi ha portato in quest'Aula la voce della piccola industria del mare.

Io ne sono lieto in quanto che non credo che la preoccupazione che ha risvegliato quella voce sia così mal fondata, come potrebbe apparire da un esame superficiale delle statistiche.

Lo desumo da queste poche cifre. È vero che nella navigazione fra i porti dello Stato la bandiera estera non ha che un ottavo circa del movimento commerciale, quando si considera la sola navigazione a vapore; ma giova anche meditare sulla rapidità con la quale la bandiera estera ha fra i nostri porti allargato i suoi traffici.

Nel 1890 la bandiera austro-ungarica vi esercitava un movimento pari a 6,542 tonnellate; saliva a 7,800 nell'anno successivo, ed aumentava del 50 per cento durante il 1892.

In seguito, l'incremento fu vertiginoso; noi troviamo che fra il 1892 ed il 1893 il movimento della navigazione austro-ungarica raddoppiava e lo troviamo, dal 1893 al 1894, triplicato.