

TORNATA DEL 17 APRILE 1851

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE CAVALIERE PINELLI.

SOMMARIO. *Atti diversi* — *Relazione sul progetto di legge per l'esercizio provvisorio dei bilanci attivo e passivo del 1851* — *Discussione del progetto di legge per le tasse di navigazione ed ancoraggio* — *Approvazione degli articoli 1, 2 e 3* — *Parole del ministro di marina, agricoltura e commercio pel mantenimento dell'articolo 4 ministeriale* — *Osservazioni dei deputati Bollo, Farina Paolo, Solaroli, Elena relatore, Avigdor e Ricci Vincenzo sulle tasse stabilite in quell'articolo.*

La seduta è aperta alle ore 2 pomeridiane.

CAVALLINI, segretario, legge il processo verbale dell'ultima tornata.

AIRENTI, relatore, dà lettura del seguente sunto di petizioni:

3779. Zucchetti Medardo, di Torino, rassegna alcune osservazioni sul progetto di legge per le pensioni civili relativamente agli impiegati giubilati dopo 40 anni di servizio, la cui pensione verrebbe sottoposta ad una nuova liquidazione dietro la loro domanda.

3780. Vari abitanti del comune Le Biot (provincia del Chiabrese) inviano una petizione identica a quella segnata col numero 3636, tendente ad ottenere diminuiti il più che sia possibile i diritti di dogana.

PRESIDENTE. Pongo ai voti il processo verbale. (È approvato.)

ATTI DIVERSI.

BONAVERA. Colla petizione che ha il numero 1865 il Consiglio delegato della città di Porto Maurizio aveva domandata la creazione in quella città di un tribunale speciale di commercio con giurisdizione estensibile a tutta la provincia, ciò che avrebbe portata la privazione, ossia la traslocazione del tribunale di commercio da Oneglia a Porto Maurizio.

Con una petizione, di cui non so il numero, ma che è stata letta nella tornata di ieri, il Consiglio delegato di Oneglia ha presentato una contropetizione ad oggetto di ottenere la conservazione di quella giurisdizione consolare nella suddetta città.

Siccome si tratta di due domande che riflettono lo stesso oggetto, che hanno una connessità fra di loro, io domando che vengano riunite, e che siano rimandate alla Commissione, affinchè ne venga fatto contemporaneo rapporto, onde la Camera possa giudicare con cognizione di causa.

PRESIDENTE. Mi si accenna che sulla prima delle enunciate petizioni si è già provveduto nell'altra Sessione. Però io ho mandato a verificare la cosa.

AIRENTI. La petizione a cui accenna l'onorevole deputato Bonavera, è stata presentata nella terza Legislatura, nella circostanza in cui si stava discutendo il progetto di legge per l'istituzione delle Camere di commercio; in quella circostanza la Camera ha già rinviata questa petizione alla Commissione d'allora.

In conseguenza credo non sia più il caso di adottare la proposta del deputato Bonavera.

BONAVERA. Dalle ricerche che ne ho fatte alla Segreteria non mi risulta sia ancor emanata alcuna provvidenza, ed anzi deve trovarsi la petizione al giorno d'oggi a mani del signor Mollard, il quale io credo che la rimetterà ad uno dei signori commissari. Per quanto a me consta, non c'è ancora nessuna provvidenza.

Rimarcherò di più, che nella tabella delle petizioni di quest'anno distribuita alla Camera vi si scorgeva questo numero 1865 come esistente. Quando poi fosse certo essere dessa petizione stata posteriormente ritirata, in quanto a me, non moverei più altra istanza, perchè quella d'Oneglia non è che una contropetizione: noi non agiamo che per la conservazione, per la difesa dei nostri diritti, non vogliamo attaccar nessuno.

PRESIDENTE. L'unica difficoltà era nel vedere se si fosse già provveduto all'oggetto di queste petizioni: ora i riscontri testè avuti dalla Segreteria essendo che non si è ancora provveduto su questo argomento, può stare l'istanza del signor Bonavera, e la pongo ai voti.

(È dichiarata d'urgenza.)

GASTINELLI. La petizione 3779 del signor Medardo Zucchetti, stata testè letta alla Camera, riguarda la legge delle pensioni civili, e segnatamente la base della liquidazione di queste pensioni, comparativamente a quelle anteriormente concesse agli esattori.

Siccome le riflessioni in quella petizione contenute possono meritare l'attenzione della Commissione incaricata dell'esame di questa legge, prego la Camera affinchè, secondo lo stile dalla medesima adottato, ammessa questa petizione d'urgenza, venga da essa rimandata alla Commissione incaricata dell'esame di questa legge.

(È dichiarata d'urgenza, e rinviata alla Commissione.)

RELAZIONE SUL PROGETTO DI LEGGE PER L'ESERCIZIO PROVVISORIO DEI BILANCI DEL 1851.

FARINA PAOLO, relatore. Ho l'onore di presentare la relazione del progetto di legge relativo alla prolungazione della facoltà al Governo per l'esercizio provvisorio del bilancio.

PRESIDENTE. Sarà stampata e distribuita. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 808)

DISCUSSIONE SUL PROGETTO DI LEGGE PER LA RIFORMA DELLE TASSE DI NAVIGAZIONE ED ANCORAGGIO.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del progetto di legge concernente le tasse di navigazione, di ancoraggio, ecc. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 653.)

La discussione generale è aperta.

Se nessuno domanda la parola, consulterò la Camera se intenda di passare alla discussione degli articoli.

(La Camera delibera di passare alla discussione degli articoli.)

Leggo l'articolo 1:

« I bastimenti mercantili con bandiera nazionale dovranno essere muniti nella loro navigazione:

« 1° Della patente di nazionalità in cui viene iscritto il passaporto marittimo;

« 2° Di un ruolo d'equipaggio;

« Sarà rilasciato inoltre il così detto *scontrino* a quei navigli che lo richiederanno. »

Se nessuno domanda la parola, lo metto ai voti.

(La Camera approva.)

« Art. 2. Per la spedizione di ciascuna di queste carte si pagheranno, compreso il diritto di bollo, lire due. Sarà accordata la patente di nazionalità a tutti i bastimenti che dalla proprietà estera passeranno in quella dei regnicoli, mediante il pagamento dell'uno per cento sul valore risultante dal contratto. »

SOLAROLI. Domanderò se in questo articolo siano anche compresi i bastimenti di fabbrica nazionale che hanno presa bandiera estera.

ELENA, relatore. In questa disposizione cadono i bastimenti ai quali accennava l'onorevole deputato Solaroli. Era desiderabile di poter esentare i bastimenti di fabbrica nazionale da questa tassa; ma parve alla Commissione non doversi ammettere quest'eccezione, giacchè, se è vero che gli intelligenti conoscono a colpo d'occhio l'origine di un bastimento, è vero altresì che un bastimento, coll'andare degli anni, può subire tali cambiamenti, da trasformarlo più o meno da quello che era in principio, per cui potrebbe non raramente accadere, che un bastimento avesse subito tale trasformazione che, cambiando bandiera, potesse dar luogo a delle contestazioni sulla sua costruzione originaria. Per queste ragioni si è creduto bene di mantenere l'articolo quale venne proposto dal Ministero.

PRESIDENTE. Porrò ai voti l'articolo 2° quale venne proposto dal Ministero.

(La Camera approva.)

« Art. 3. La patente di nazionalità e lo *scontrino* sono rilasciati per tutta la durata del bastimento, quando questi non cambi nome o conformazione.

« Il ruolo d'equipaggio sarà rinnovato ogniqualvolta si troverà ripieno il foglio, ed allorquando il capitano ne farà la richiesta, mediante il pagamento di cui all'articolo precedente. »

(La Camera approva.)

« Art. 4. I bastimenti pagheranno pel diritto di navigazione le seguenti tasse fisse:

| | | |
|--|----|--------------|
| I bastimenti al disotto delle 16 tonnellate pagheranno | L. | 5 all'anno |
| Dalle 16 alle 50 tonnellate | » | 25 id. |
| Dalle 51 alle 100 » | » | 15 al trien. |
| Dalle 101 alle 200 » | » | 200 id. |
| Dalle 201 ed oltre » | » | 500 id. » |

A quest'articolo la Commissione propone il seguente emendamento:

« Art. 4. I bastimenti pagheranno pel diritto di navigazione le seguenti tasse fisse:

« I bastimenti al disotto delle 16 tonnellate L. 5 all'anno

« Dalle 16 alle 50 tonnellate . . . » 15 id.

« Dalle 51 alle 100 » . . . » 80 p. trien.

« Dalle 101 ed oltre » . . . » 120 id. »

CAVOUR, ministro di marina, agricoltura e commercio.

Io debbo esporre alla Camera i motivi che hanno indotto il Ministero a formulare quest'articolo quale si trova nel progetto di legge da lui proposto, e le ragioni che l'inducono a persistere nella sua redazione. Debbo far osservare alla Camera che nello stato attuale delle cose il commercio mercantile è sottoposto ad un gran numero di tasse le quali si dividono in due grandi categorie, le tasse cioè dette di navigazione che colpiscono, per così dire, il bastimento indipendentemente dalle operazioni che egli fa, e le tasse d'ancoraggio le quali sono in ragione delle sue operazioni, cioè de'suoi appulsivi ne' porti dello Stato, tasse che si estendono tanto ai bastimenti nazionali, quanto ai bastimenti esteri quando approdano al nostro litorale. Per ragioni, che è inutile qui ricordare, i proventi della prima categoria, quella cioè delle tasse di navigazione, andavano a beneficio della Cassa degli invalidi, e l'introito delle tasse della seconda, che erano pagate a Genova, a Nizza, a Savona ed in altri porti, andava in varie casse speciali, nelle casse cioè del porto di Genova, del porto di Nizza e del porto di Savona, e nella Cassa detta di sanità e ancoraggio, perchè la Cassa di sanità era unita a quella del diritto di ancoraggio. Il prodotto di questi balzelli era ed è interamente erogato al mantenimento dei porti e dei fari.

Questo stato di cose aveva due gravissimi inconvenienti: il primo di costituire nel complesso tasse assai gravose, sebbene non tanto il fossero da potersi dire assolutamente incompatibili; il secondo, e forse il più grave, era quello di essere moltiplicate all'eccesso, di ripetersi ad ogni momento, di essere regolate da norme molto confuse, di dar luogo a continui richiami e contestazioni fra i capitani marittimi e gli amministratori della finanza, e di richiedere infine un gran numero di formalità che facevano perdere tempo ed aumentavano le spese della navigazione. Il Ministero sino dall'anno scorso prendendo a riformare tutti questi sistemi di tasse, stabiliva per base il principio che non vi sarebbe più stata tassa dedicata ad un impiego speciale, ma che i prodotti di tutti questi diritti sarebbero versati nelle casse dello Stato, e che queste avrebbero provveduto alle spese a cui si soveniva con questi prodotti speciali.

Ciò stabilito, cercò in secondo luogo il Governo di semplificare, per quanto poteva, il sistema di queste tasse; ed invece delle varie tasse che colpivano il bastimento indipendentemente dalle operazioni che egli faceva, ch'erano quelle della spedizione dei passaporti, del rinnovamento dei ruoli, delle spese di deconto, ecc., stabilì una tassa unica di navigazione da pagarsi in ragione delle tonnellate delle navi dietro una scala che è contenuta nell'articolo 4. Con questo sistema si veniva ad operare una vera riduzione nell'ammontare complessivo della tassa: riduzione che si può calcolare, dietro calcoli assai esatti, ad una somma non minore dalle 38 alle 40 mila lire.

Oltre a questa riduzione, il Ministero aboliva la tassa dei fari, ciò che aumentava ancora lo scapito delle finanze, e sopprimeva assolutamente una imposta speciale che si percepiva dalla Camera di commercio di Genova sotto il nome di

sopratassa d'ancoraggio, e che rendeva 46,000 lire annue. Così nella ricostituzione della tassa si proponeva un sacrificio pell'erario di circa 120,000 lire. Non occorre ch'io dica che il Governo non si sarebbe deciso a questa proposizione, nello stato in cui si trovano le nostre finanze, se egli non avesse creduto che l'interesse del commercio lo richiedesse assolutamente; se non avesse creduto che nel punto in cui il Governo ed il Parlamento applicavano al commercio marittimo il sistema del libero scambio, nel momento in cui si chiamavano, direi quasi, tutte le altre nazioni a gareggiare colla nostra marina mercantile, fosse non solo opportuno, ma indispensabile il porla in condizioni eguali a quelle delle nazioni le più favorite, o almeno di quasi tutte le nazioni marittime colle quali essa si trova in concorrenza.

Dietro questi principii esso formava la scala che si legge all'articolo 4 del progetto ministeriale.

La Camera osserverà che si sono divisi i bastimenti in due categorie, quelli al disotto di 50 tonnellate, e quelli al disopra di questa stazzatura; e pei bastimenti al disotto di 50 tonnellate si è statuita una tassa annua, per gli altri si è stabilita una tassa triennale.

La tassa per i primi fu determinata da pagarsi annualmente, perchè è poco probabile, e quasi impossibile, che un bastimento al disotto di 50 tonnellate, faccia un commercio che lo tenga lontano dal patrio suolo per oltre un anno, e perchè si considerò altresì che riesce molto più comodo per i proprietari di questi bastimenti (che non sono al solito persone molto ricche) il pagare la tassa ripartitamente, che non il pagarla complessivamente ogni tre anni. Per quanto riguarda i secondi, si stimò opportuno di sostituire una tassa triennale alla tassa annua, perchè queste navi potendo fare il commercio di lungo corso, potendo intraprendere lontani viaggi, massime ora che una gran parte dei porti del mondo è aperta al nostro naviglio in virtù delle convenzioni fatte coll'Inghilterra e coll'Olanda, era cosa assai probabile che molti di questi bastimenti sarebbero rimasti lontani dal paese per un triennio.

D'altronde egli è un beneficio il non richiedere il rinnovamento del pagamento che ad ogni triennio, perchè questo salva i naviganti da alcune formalità sempre disagiati, e talvolta costose. Nè si poteva addurre l'argomento della maggior facilità del pagamento, poichè per i proprietari delle navi di una certa portata, non può riuscire malagevole di pagare in una volta sola il dazio, invece di ripartirne il pagamento in tre anni.

Il Ministero, nel formulare il suo progetto, non si attenne assolutamente alla regola proporzionale, cioè non stabilì il dazio in ragione geometrica e costante della portata, ma diminuì la ragione del dazio a misura dell'aumento della stazzatura; e dirò qui perchè il Governo si sia scostato da un principio, che pare, considerato in modo assoluto però, di rigorosa giustizia.

Il commercio genovese marittimo se vuole mantenersi a quel grado d'altezza che ha raggiunto, è forza cerchi nuove vie, è indispensabile, cioè, che si allontani dal Mediterraneo, almeno in gran parte, per andare a cercar fortuna nei mari più lontani sui mercati che gli sono stati aperti, e nell'America, e nelle Indie, e nell'Inghilterra. Ora è cosa incontestabile che la nostra marineria non potrebbe in questi mari sopportare la concorrenza delle grandi nazioni commercianti, cioè dell'Inghilterra, degli Stati Uniti e dell'Olanda, se non modificasse radicalmente la natura de' suoi bastimenti, se non sostituisse ai navigli di piccola portata, che costituiscono ora la massima parte della nostra marineria mercantile, bastimenti di maggior portata.

Questo è evidente. Un bastimento di 600 tonnellate, non richiede un equipaggio doppio di quello di un bastimento di sole 300, ed un bastimento di 1000 tonnellate non richiede un equipaggio molto maggiore di quello di un bastimento di 600 tonnellate. Quindi tutte le nazioni che hanno dato un grande sviluppo alla loro marineria, e che stanno spingendola ogni giorno nella via del progresso, sostituiscono i grandi ai piccoli bastimenti. Uno degli effetti dell'applicazione della legge di navigazione in Inghilterra è stato di determinare l'aumento della stazzatura media dei bastimenti che erano colà in costruzione.

Questa sostituzione dei grandi ai piccoli bastimenti, essendo per la marina mercantile genovese una questione vitale, il Governo ha creduto che fosse cosa conveniente il cercar di rendere più facile questa sostituzione, incoraggiandola col favorire le navi di alta stazzatura. Questo è il motivo per cui il Governo ha formulato l'articolo 4 quale è concepito, ponendo cura che in ragione delle tonnellate i grossi navigli non paghino in proporzione dei piccoli, e questo è pure il motivo per cui egli ha arrestato la scala a 200 tonnellate. Lo ripeto, si volle indurre gli armatori, o quelli che desiderano di diventarlo, a fabbricare al più presto possibile bastimenti di grosso tonnellaggio.

La Commissione, la quale ha riconosciuta ed ammessa la bontà del principio che informa il progetto del Ministero, ha voluto dargli una più larga applicazione, e senza accontentarsi della riduzione operata nell'ammontare complessivo della tassa, e del favore accordato al grosso tonnellaggio sul piccolo, opinò che fosse opportuno di diminuire l'entità stessa della tassa, e di rendere più sensibile il favore a mano a mano che si trattava di navi più grosse.

Il Ministero non ha potuto acconsentire a questa mutazione per due motivi: primo perchè ne risulterebbe, dietro i calcoli da esso fatti, una nuova perdita del 35 per cento, e in secondo luogo perchè vi sarebbe una troppo grande differenza di balzello fra i bastimenti di larga stazzatura e quelli di piccola. Il Ministero non crede che si debbano applicare rigorosamente i principii di diritto assoluto alle circostanze gravissime che ho indicate alla Camera; ma però egli è d'avviso che non si debba spingere tant'oltre questo favore, nè sembrargli cosa equa che, a cagion d'esempio, i bastimenti di 100 tonnellate non paghino meno di quelli di 400 o 500; trova che vi sarebbe una troppo grande sproporzione se una nave di 500 tonnellate non pagasse che lire 40 all'anno, mentre un bastimento di 16 tonnellate ne pagherebbe 15, perchè ciò ammesso, avverrebbe che il piccolo pagherebbe quasi una lira per tonnellata, mentre l'altro non pagherebbe che pochi centesimi per tonnellata.

Qui la differenza, o per dir meglio, l'ingiustizia è flagrante: e quantunque io non voglia sostenere che in politica si debba sempre essere assolutamente logici, perchè qualche volta conviene far piegare la logica all'opportunità; in questo caso però mi permetta la Commissione che io dichiari essere, a parer mio, la logica soverchiamente maltrattata.

Io quindi ritengo che si debba mantenere il progetto del Ministero, il quale assicura al naviglio mercantile, per ciò che riflette la tassa di navigazione, un beneficio naturale di 40,000 lire, il quale contiene un incentivo agli armatori onde sostituire i grossi ai piccoli legni, e che non si scosta così largamente dai principii della logica come il progetto della Commissione.

Invito quindi la Camera a mantenere l'articolo 4 quale fu proposto dal Ministero.

BOLLO. Se la Camera me lo permette, mi farò ad esporle

alcune mie osservazioni che forse serviranno di norma alla Camera in questa discussione.

Signori, tasse di navigazione, ancoraggio, ecc., porta per titolo la legge sottoposta oggi alla vostra approvazione.

Veramente non è poco sorprendente il vedere come mentre da tutte le parti dello Stato ciascheduna professione dimanda privilegi e protezioni per l'industria da lei esercitata, quanto alla navigazione invece non si pensò che a imporre una tassa: intorno alle prime s'instituiscono lunghi studii e diligenti indagini per conoscere se con tanto per cento di favore potranno sussistere e progredire a fronte dell'estera concorrenza; per la marina invece solamente si disputò per imparla dal più al meno, mettendo in non cale i tesori che danno alla finanza ed allo Stato i 40 milioni impiegati nei suoi bastimenti, e non curando la sussistenza che da essi traggono 22,000 famiglie, dai cui interessi non vanno disgiunti quelli della maggior parte della Liguria.

A promuovere l'incremento e la prosperità della rispettiva marina, tutte le nazioni in generale, dal più al meno, si sono mai sempre adoperate, studiandosi di accordarle i maggiori vantaggi possibili, con diritti differenziali le une, con indennità e sovvenzioni rilevantissime le altre, con protezioni di ogni specie tutte.

L'una spende i milioni a centinaia per la costruzione di docks, e ne fornisce abbondantemente tutti i principali emporii dello Stato; ingenti somme profonde l'altra pel miglioramento de' suoi porti, per ampliarli non solo, ma per renderli eziandio più sicuri ed accessibili alle navi di qualunque portata, le quali trovano in essi sicura stanza, e tutte le desiderabili comodità non disgiunte dalla maggiore possibile economia nelle spese di ogni genere, si provvedono i detti porti di fari di prim'ordine, e così tutti i punti principali delle coste, per maggior sicurezza dei naviganti nelle notti procellose.

Si accordano sussidi a tutte le compagnie de' vapori, i quali al bisogno si convertono in altrettanti legni da guerra; solcano questi il mare in ogni senso ed in tutte le regioni del globo, e per loro mezzo si rendono più facili le comunicazioni a beneficio del commercio e dello Stato, che trae suo profitto dalla corrispondenza e dalle operazioni commerciali.

Non vi è porto frequentato dai loro bastimenti mercantili dove quelle nazioni non destinino una o più navi da guerra, coll'unico scopo di proteggere il commercio e di rendere rispettata la propria bandiera. Gli agenti consolari secondano mirabilmente i comandanti delle stazioni, e di comune accordo si adoperano a conseguirne lo scopo.

Ma troppo dovrei dilungarmi, se dovessi uno ad uno descrivervi tutti i vantaggi procurati dalle altre nazioni alle rispettive loro stazioni; solamente ho voluto accennarvi i principali, per provarvi che non è meraviglia se tutte in generale sono in via d'incremento e di prosperità.

Come mai il cessato Governo, con tanti esempi davanti a sè, ha potuto trascurare una marina che per le sue intrinseche qualità forma l'ammirazione e l'invidia delle altre nazioni? Ma che dico, trascurarla? Così pur fosse stato: ma non si studiò invece il passato Governo che di opprimerla e di taglieggiarla, per modo che se l'attuale Ministero non cerca nel mondo della luna, è impossibile che trovi in questo da noi abitato, una marina più della nostra sfavorita e più gravata di spese.

Nè vi stupisca, o signori, se essa va di giorno in giorno scemando; anzi se ancora mediocrementemente numerosa sussiste, se ne deve il vanto alla solerzia, intrepidezza ed economia della nostra gente di mare, doti tutte che, invece d'essere

premiare, le procurarono per il passato l'aggravio di ingenti spese, il conforto di non poche ingiustizie.

Il commercio di Genova nel 1816 fece dono a Sua Maestà d'una fregata di primo rango, e la sola marina mercantile è condannata a pagarne l'importo con una sopratassa d'ancoraggio di 25 centesimi per tonnellata ad ogni approdo. — Prima ingiustizia.

La fregata predetta costò lire 862,007 95 centesimi, e la marina mercantile ha già pagato per essa quasi due volte tanto, cioè lire 1,450,000, e segue tuttavia a pagare. — Seconda ingiustizia.

Si raddoppiano nel 1816 le spese di navigazione per formare un fondo di cassa che assicuri una pensione agli invalidi; ci fu detto allora che questo era l'unico scopo pel nuovo aggravio. Lo scopo fu raggiunto dopo sei anni, e le maggiori spese continuano tuttora. — Terza ingiustizia.

Ultimamente iavero voi sanciste una legge, la quale ripara ad una parte dell'ingiustizia cui soggiacque in questo proposito la marina mercantile, la quale ve ne serberà eterna gratitudine.

Nel 1816 fu decretata l'istituzione di una scuola di nautica; la marina mercantile cominciò subito a pagare, ma la scuola non ebbe principio che nel 1841; ed anche presentemente essa abbisogna di grandi miglioramenti.

Di scuola di costruzione navale mai non si parlò. Il collegio di marina fu sempre per le classi privilegiate, ed i nostri capitani dovettero supplire alla propria istruzione con mezzi particolari.

Potrei allungare di molto questa filastrocca d'ingiustizie, ma non voglio abusare della vostra attenzione.

Un unico favore fu concesso alla nostra marina, e fu nel 1825, nel qual tempo il Governo le accordò un diritto differenziale; ma questo non venne esteso che ai soli cereali, ai vini, agli spiriti ed agli olii.

Indennità o sovvenzioni non ne furono accordate di sorta nei viaggi di lunga corsa, e se la nostra bandiera sventolò nelle più remote regioni del globo, allo spirito intraprendente della nostra gente di mare se ne deve la lode: la protezione fu pressochè nulla, mentre quei lidi erano frequentati da più di venticinque anni dalle nostre navi quando vi comparve il primo bastimento da guerra: nè alcuno se ne fece mai vedere sopra molti altri punti.

Non possediamo alcun dock; questa parola che suona sì gradita al commercio marittimo, appena in questi giorni si fa sentire tra noi; ed io fo plauso e di vero cuore al signor ministro che è promotore di questo singolare beneficio.

I nostri porti sono in generale trascurati, i moli abbisognano di riparazione e di difesa; scarse sono nell'interno le calate per contenere il deposito dei materiali destinati alle riparazioni dei bastimenti, a facilitarne lo scarico.

Parimente scarseggiamo di macchine di effozione, e quindi il fondo dei nostri porti è diminuito a segno che non permette l'appulso ai bastimenti di grossa portata. Appena un cavafango a vapore funziona nel porto di Genova da soli due anni, mentre non vi è nazione che da più di vent'anni non sia largamente provvista di simili macchine. Si direbbe che il nostro paese sia stato per l'addietro segregato dal mondo col muraglione della China o governato dal dittatore del Paraguay.

Le nostre coste sono sì male illuminate, che dobbiamo arrossire paragonandole a quelle di altri paesi. In altra tornata indicai i punti principali della nostra costa che abbisognano di fanali.

Nessuna compagnia di vapori fu fin qui sussidiata; anche

questo vanto era riserbato al presente Ministero, abbiasi adunque anche per questo la dovuta lode.

Che dirò delle stazioni all'estero, e della protezione che trova la nostra marina negli agenti consolari? In quanto al mal fatto dell'amministrazione passata non ci è più rimedio, invito però il Ministero ad occuparsene seriamente in avvenire, e soprattutto a far sì che ai Consolati vengano scelte persone degne di rappresentare decorosamente la nazione e capaci di farla rispettare. Non favoritismo nella scelta dei soggetti, ma probità a tutta prova sia la prima delle qualità richieste, non disgiunta da amore alla patria ed alle attuali nostre istituzioni.

Venendo ora alle spese di navigazione, già dissi come fin dal 1816 venissero queste con una sopratassa duplicate; dissi altresì che questo maggiore aggravio doveva essere temporario, nell'unico scopo d'impinguare la Cassa invalidi; lo scopo fu conseguito, e le dette spese duplicate tuttavia si pagano dalla marina mercantile. Dopo la separazione dalla Cassa invalidi, cessato essendo l'oggetto per cui furono imposte, la diminuzione che queste devono subire è tutta di diritto e di giustizia, e può parere strano che col presente progetto si abbia quasi l'aria di accordarcela come un favore.

E paragonando le spese attualmente vigenti a quelle del progetto ministeriale, appare, egli è vero, una diminuzione, ma questa non è che la conseguenza di quanto venne detto di sopra. La tariffa dal Ministero fissata è ancora di gran lunga maggiore di quella delle altre stazioni, e la nostra marina non la può sopportare. Io dissi, notate bene o signori, che non la può sopportare; gli armatori vi diranno che non la vogliono sopportare, come non vorranno sopportare le enormi spese consolari per le quali reclamano, e da gran tempo, una radicale riforma. Il rimedio per loro è facile, come voi tutti sapete: si cambia bandiera, e si sfugge alla soverchia gravanza delle tasse.

Se vuole il Governo che la nostra marina sussista, non deve gravarla più di quanto lo siano quelle delle altre nazioni. Essa non chiede privilegi, ma solo desidera libertà d'azione per poter affrontare con parità di forze l'estera concorrenza.

Avete sott'occhio la tabella delle spese pagate dalle altre nazioni; paragonatele a quelle proposte dalla vostra Commissione, e giudicate poi se queste meritino la preferenza sulle proposte del Ministero. Riflettete inoltre che la marina spagnuola, la francese, la napoletana e l'austriaca godono per soprappiù del favore dei diritti differenziali, e che esse hanno sulla nostra il vantaggio di possedere in copia bastimenti di grossa portata, come non fu possibile a noi il procurarcene per la gravanza enorme delle tasse; e ci vorrà del tempo prima che si sia riparato a questa mancanza.

Nè mi si dica che per il passato la nostra marina ha potuto vivere; mi si dica piuttosto, come e perchè ha vissuto; se siano in maggior numero i bastimenti nazionali coperti di estera bandiera o gli esteri coperti della nostra. Dicasi che i noli praticati per lo addietro dal mar Nero, e in proporzione degli altri mari, ascendevano non di rado a 10 e 12 lire per mina, mentre al dì d'oggi convien contentarsi di soldi ventotto. Dicasi che da tre anni a questa parte, il capitale galleggiante di 40 milioni, non solamente è diventato passivo, ma non dà un soldo per l'ammortizzazione; dicasi ancora che senza marina mercantile, non vi può essere marina di guerra. Ecco la conseguenza di un mal consigliato aumento di aggravii: mal consigliato da coloro che si spacciano amici del Governo, e che in realtà sono i suoi più dichiarati nemici.

Fino dal novembre 1849 fu, d'ordine del Ministero, co-

stituita in Genova una Commissione la quale studiasse accuratamente gl'interessi della navigazione, ne facesse rapporto e proponesse un'analogo riforma. Questa Commissione si accinse indefessamente al lavoro, raccolse gran copia d'informazioni e di documenti, e nell'aprile del 1850 ne sottopose al Ministero una memoria, che poi fu data alle stampe, e che ciascheduno di voi ha avuto sott'occhio.

In ordine alle tasse di navigazione la tariffa che quella Commissione propose, era alcun che più elevata di quelle che sono in uso fra le altre nazioni.

La maggioranza della vostra Commissione fu sulle prime di avviso di attenersi a quella proposta, ma poi si decise, ed ebbe le sue buone ragioni per farlo, ad adottare un'altra tariffa alquanto più elevata; quest'ultima è in tutto conforme a quella che fu stabilita in Torino da un'altra Commissione governativa creata nell'aprile del 1850, e nella quale entravano, oltre il ministro d'agricoltura e commercio, presidente della medesima, otto pubblici funzionari e due soli rappresentanti della marina mercantile ed il commercio: di ciò vi ho voluto avvertire, o signori, acciò possiate comprendere come le proposte di quella Commissione, che oggi sono dalla Commissione vostra riprodotte non potevano per certo essere a danno degli interessi della finanza.

Per quale fatalità il Ministero si sia dipartito da quelle proposte, e sia venuto a presentarci una tariffa assai più elevata, se altri non lo comprende, lo comprendo ben'io. È dunque da sapere che la sopratassa d'ancoraggio fu stabilita con regio brevetto del 27 gennaio 1847 in lire 46 mila annue per estinguere il debito della famosa fregata della quale vi ho parlato poch'anzi; ma il debito in realtà è estinto già da gran tempo, e le 46 mila lire vanno diritte alla Camera di commercio di Genova.

Il Governo per timore di dover indennizzare la detta Camera, si libera da ogni pericolo mantenendo questo ingiusto aggravio sulla innocente marina mercantile.

Io spero che la Camera non vorrà tener buona questa ragione del Governo, e che, spinta da puro amor di giustizia, vorrà aderire alla proposta della sua Commissione.

FARINA PAOLO. Non è mia intenzione d'intrattenere la Camera sull'importanza del diritto che debbono pagare i bastimenti; su ciò essa farà quello che stimerà più opportuno; ciò che mi sembra assolutamente di tutta ingiustizia si è il limite al quale ha creduto di doversi arrestare la Commissione, lasciando assolutamente senza alcuna imposta i bastimenti di maggior portata, e che sono conseguentemente posseduti dai capitalisti più ricchi, facendo invece gravitare la tassa sopra i più poveri, e sopra i più piccoli bastimenti.

SOLAROLI. Domando la parola.

AVIGDOR. Je demande la parole.

FARINA PAOLO. L'onorevole preopinante ci andava dicendo, che molti sono i bisogni della nostra marina; ed io in ciò convengo pienamente con lui, ma non trovo sicuramente in questa ragione un motivo per esonerare il navigatore più ricco, ed aggravare il più povero. Se una ragione di convenienza per la nostra marineria può consigliare ad aggravar meno i bastimenti di grande portata per promuovere maggiormente la costruzione di esse come quelli che sono destinati ad una più lunga navigazione, la quale ci venne aperta dal nuovo atto di navigazione dell'Inghilterra, certamente questo riguardo di convenienza non si deve spingere tant'oltre nè da esentare bastimenti inetti alla lunga e grande navigazione dell'Oceano, nè da esonerare totalmente da ogni aggravio i più ricchi armatori per far pesare tutto l'onere sovra i meno ricchi.

Mi giova di osservare ancora, che appunto i bastimenti di più grossa portata quelli essendo che più pescano, sono pure quelli che richiedono maggiori opere nell'interno de' porti e maggiori spurghi ed escavazioni; sono dunque quelli pei quali lo Stato è obbligato a sostenere maggiori spese, ed è per conseguenza totalmente contrario ad ogni massima di giustizia che vengano interamente esonerati dal pagamento dell'imposta di mare.

Io quindi mi riservo all'epoca in cui verrà votato l'articolo di proporre delle aggiunte ai limiti proposti dalla Commissione, non sapendo intieramente rapportarmi neppure alle proporzioni adottate dal Ministero, inquantochè esso per i bastimenti da 100 a 200 tonnellate farebbe pagare 50 centesimi, ed invece dalle 200 alle 300 tonnellate farebbe pagare una lira per tonnellata, il che sarebbe precisamente in opposizione colla tendenza che si dice debba avere la legge di facilitare la costruzione dei grossi bastimenti.

Adotto quindi il limite delle 300 tonnellate, ma non saprei accettare la proporzione da esso stabilita, non stimando ragionevole di imporre di centesimi 50 la progressione dalle 100 alle 200 tonnellate, e poi di una lira la progressione dalle 200 alle 300.

In occasione della votazione, la quale chiederò che si faccia per divisione, io intendo di proporre una progressione ragionata e conforme ai desiderii che si hanno di promuovere la fabbricazione dei più grossi bastimenti.

PRESIDENTE. La parola è al deputato Solaroli.

SOLAROLI. Facendo parte della Commissione, ed essendo della minoranza di questa, il solo anzi dei suoi membri opposto alla maggioranza, credo mio dovere di dire alla Camera le ragioni per cui non mi sono trovato d'accordo cogli altri onorevoli miei colleghi, ragioni queste che furono già in parte adottate dall'onorevole signor ministro.

È appunto su questo articolo 4 che non mi sono trovato d'accordo colla maggioranza della Commissione. E qui debbo premettere, che nessuno più di me desidera che la marina prosperi, ma con equità e giustizia, tanto per i poveri che per le finanze. Quindi la tariffa che fu proposta dalla Commissione, secondo me, è tenue e non ha proporzione.

Perchè la Camera possa apprezzare quanto sia basata sui motivi di giustizia la diminuzione proposta dal Ministero, io ho fatto qui lo spoglio di quello che si pagava prima, in confronto di quello che si dovrebbe pagare secondo la proposta medesima, ed ecco quale è il risultato:

Nota delle diverse tasse che si pagano, calcolando sempre il bastimento di tonnellate 150.

| | Vigenti | Future |
|--|---------|--------|
| Patente di capitano (come prima) | » » | » » |
| Bastimenti di fabbrica nazionale, non oltrepassando tonnellate 8 pagano | 4 20 | » » |
| Bastimenti maggiori di tonnellate 8 | 5 40 | » » |
| Bastimenti di fabbrica nazionale, passati all'estero, oltre le sopratasse pagano lire 2 75 per tonnellata (sul valore) | 340 90 | 1 010 |
| Patente di nazionalità per 6 mesi (per tutta la durata del bastimento) | 4 80 | 2 » |
| Ruolo di equipaggio per 6 mesi, il bastimento di tonnellate 150 (per tre anni) | 28 80 | 2 » |
| La decontazione dei ruoli per 6 mesi | 6 60 | » » |
| Passaporto per la decontazione dei ruoli (fintanto che dura, o che fa bisogno di rinnovarlo) | 1 20 | 2 » |

| | Vigenti | Future |
|--|---------|--------|
| I battelli addetti alla pesca, per patente di nazionalità, di passaporto e di ruolo di equipaggio (la Commissione comprese pure i bastimenti corallari) | 6 88 | » » |
| Diritto di faro per un bastimento di tonnellate 150 | 9 » | » » |
| Tassa d'ancoraggio, bastimento al disotto di tonnellate 35, all'anno, per tonnellata | 1 50 | 1 » |
| Tassa da tonnellate 36 al più a Genova, per tonnellata centesimi 45 (colla differenza che il bastimento di 36 a 80 non paga che centesimi 20 per tonnellata) | 67 50 | 45 » |
| Diritto di stazione per un bastimento di 150 tonnellate | 3 60 | » » |
| Diritto di darsena perlustrata, bastimento di 150 tonnellate | 28 80 | » » |
| Diritto di stallaggio id. id. come sopra | 28 80 | » » |
| Per raddobbo generale | 72 » | » » |
| Per carena intiera | 24 » | » » |
| Per calafatare, ariondare | 12 » | » » |
| Per spalmare | 6 » | » » |
| Diritto per il permesso di poter fare tali operazioni, sempre per un bastimento di 150 tonnellate | 2 50 | » 50 |
| Per eseguire le sopraddette operazioni bisognava prendere le macchine, tavoloni | 12 » | » » |
| Diritto d'ostellaggio, si pagava secondo la quantità delle merci (ora nulla) | | |
| Diritto di navigazione per un anno: | | |
| Da tonnellate 1 a 15, aumento proporzionale medio (bastimento al disotto delle tonnellate 16) | 18 60 | 5 » |
| Da tonnellate 16 a 30 id. (id. da 16 a 30 lire 15) | 55 42 | 25 » |

Per triennio:

| | | |
|--|--------|-------|
| Da tonnellate 51 a 100, id. lire 245 all'anno (id. da 51 a 100 lire 26 66) | 93 72 | 50 » |
| Da tonnellate 101 a 200 id. lire 339 12 all'anno (id. da 101 ed oltre lire 40) | 113 4 | 66 66 |
| Da tonnellate 201 a 400, id. lire 477 46 all'anno (id. da 201 a 400 lire 40) | 159 15 | 100 » |
| Di più furono soppresse la cassa generale, e quella di sanità marittima. | | |
| Il diritto d'imbarco e sbarco dei passeggeri. | 30 | 20 |

BIANCHERI. Pregherei il signor deputato di dirmi quale sia il risultato della riunione di tutte queste somme in totale.

SOLAROLI. Veramente al momento non sarei in grado di somministrare questi dati sommari; ma nella tabella di cui ho dato lettura si contengono tutti i particolari che occorrono. Ora pertanto non posso a meno che riferirmi ad essa.

Io chiedo poi se sia giusto, come già disse il signor Farina, che un bastimento di cento e più tonnellate debba pagar 40 lire, quando uno di otto tonnellate, che avrà quattro uomini a bordo, deve pagare 5 lire, e quello di 200, che non ne avrà che dieci, debba pagarne solo 40.

Questa è una sproporzione che non posso assolutamente comprendere, e che, secondo me, è di tutta giustizia fare scomparire.

Laonde, per queste ragioni, mi induco a votare per la proposizione del Ministero.

Di più dirò che un bastimento di 150 tonnellate potrà costare almeno dalle 35 alle 40 mila lire. Ora, come esso do-

vrebbe pagare solo 40 lire, quando che quello di 8 tonnellate che costa 5000 abbia solo a pagare 5 lire? Dunque il povero paga, e il ricco paga quasi nulla!

Così si verifica ancora quanto succede giornalmente in fatto d'imposte, che cioè quando si cerca di far pagare, tutti gl'interessati alzano grida.

Ieri gridavano i fabbricanti di cotone, dei pannilana, oggi gridano gli armatori dei bastimenti.

Io voto per la proposta del Ministero, e mi riservo a dare maggiori schiarimenti, ove ne occorran.

PRESIDENTE. La parola è al signor Avigdor.

ELENA, relatore. Io l'aveva chiesta prima; forse il signor presidente non mi aveva udito.

AVIGDOR. Je cède la parole a monsieur le rapporteur.

ELENA, relatore. Come la Camera ha udito, le obiezioni mosse dall'onorevole Solaroli alla proposta della Commissione, nascono dal confronto che fa tra la tassazione proposta e la tassazione vigente.

Per chi parte da questo principio, egli è evidente che le tassazioni proposte sono eccessivamente basse. Ma io noto che lo stesso signor ministro crede che non è conveniente di badare a ciò che venne fatto per l'addietro per conoscere ciò che al presente si debbe fare. Non il tempo passato, ma bensì l'estero è il punto di confronto per ciò che si debbe ora eseguire.

Ma tali cose furono già riferite nel rapporto della Commissione; non occorre pertanto il ripeterle, massime che l'onorevole preopinante neppur le contesta.

Dirò solo che moltissimi marinai emigrano annualmente dallo Stato; 8 mila di essi, a detta d'alcuni, ed 11 mila secondo altri, sono iscritti sopra ruoli di bastimenti esteri.

Oltre di che, tutti gli anni non pochi bastimenti nazionali lasciano la bandiera tricolore per inalberare bandiera estera. Un nostro vapore, che era il terzo per forza di cavalli, ed il secondo per tonnellate, non figurerà d'or innanzi nell'elenco della nostra marineria, poichè venne assicurato che esso ha inalberato bandiera napoletana or son pochi mesi. La *Maria Antonietta* non è più un bastimento sardo.

Se guardiamo dunque al passato, contentiamoci di lamentarlo, ma non cerchiamo di trarne norma per nuove disposizioni.

Rispondo ora al signor ministro. Io credo che per avere una norma razionale per stabilire la tassazione dei bastimenti è mestieri che ognuno si faccia un'idea ben chiara della natura del possesso dei medesimi.

Parecchi pensano che il possesso di una casa, di un tenimento, di un capitale, di un credito, sia dissimile da quello di un bastimento.

In quanto agli effetti legali, salva la differenza prescritta dalla legge medesima, io ammetto siffatta identità; io l'accetto pure nel senso economico, in quanto che tutto ciò che esiste ha un valore che è utilizzabile, è ricchezza, ma io prego la Camera ad avere presente che i bastimenti non sono già cose delle quali l'uomo può direttamente godere, non sono merci le quali l'uomo possa trasformare e ridurre in oggetti godibili; i bastimenti non sono, in sostanza, che semplici strumenti, quali lo sono i telari al tessitore, ed all'agricoltore l'aratro; il bastimento, ripeto, è un strumento e nulla più.

Ora vediamo se nel sistema della nostra tassazione si debbano tassare questi strumenti. Forsechè i telai e le macchine tutte da lavoro pagano una tassa? Noi vediamo che nell'introduzione dei telai, questi vengono sottoposti ad un diritto unicamente nell'intendimento di proteggere i fabbricatori di quei tali prodotti, ed incoraggiare i nazionali a produrli essi

stessi senza che si cada nel bisogno di trarli dall'estero. Questi diritti li pagano pure quelli che costruiscono bastimenti, giacchè molte delle materie che si impiegano nella loro fabbricazione è giocoforza trarle dall'estero; ma gli strumenti, gli utensili, di qualunque sorta essi siano, per qualunque arte per qualunque industria essi vengano adoprati, non vedo che vadano soggetti ad una tassa annuale; si potrà, secondo la legge della tassa sulle professioni, sulle arti e sui mestieri, si potrà, dico, imporre la professione dei capitani e degli armatori, come si impone la professione del tessitore ed altri industriali; questa è una tassa giustissima, e gli stessi capitani ed armatori sono già disposti ad accettarla.

Ella è cosa incontrastabile, diceva il signor ministro, che la nostra marina non potrebbe concorrere colla marina inglese, e con quella degli Stati Uniti, se non procede a riformare la sua *costruzione*: ammesso questo principio, vediamo se, continuando nel sistema di gravame, si potrà ottenere lo scopo ormai riconosciuto indispensabile di avere grosse navi. Senza bastimenti di gran portata è inutile che gli Inglesi ci abbiano aperte le loro colonie, è inutile fare trattati con altre nazioni, giacchè se un bastimento anche di 150 tonnellate può fare il giro del globo, non lo può fare utilmente quanto al mercanteggiare, perchè le spese sarebbero maggiori del guadagno. Bisogna avere dei bastimenti da poter contrapporre a quelli che hanno gli Inglesi per la navigazione delle Indie. Quanti viaggi conta la nostra marina attorno al globo? Sono ben rari. Non già perchè le manchi l'ardimento di spingersi in quelle contrade, ma perchè non abbiamo bastimenti adatti; e posto anche che qualcuno dei nostri bastimenti facesse un viaggio felicissimo, ciò non vorrebbe dir nulla, perchè ben pochi sono i bastimenti che potrebbero a ciò riescire, che potrebbero contrapporsi a quelli di altre nazioni; saranno forse cinque o sei, anzi non credo nemmeno che arrivino a questo numero quei bastimenti che abbiano il loro tornaconto a fare di simili viaggi.

E quantunque nella stessa nota del signor ministro, alla pagina prima dei documenti, figurino bastimenti di 751 tonnellate, credo che non sia che uno di tale portata quello che possiede la nostra marina.

Ne abbiamo di 626 tonnellate, ma io chiederei quanti siano questi bastimenti; per me io credo non siano più di due o tre. Bisogna dunque venire ad un riparo, con favorire le grosse costruzioni; ma allora subentrerà la questione che si mettesse innanzi, che si vuol cioè favorire il ricco a danno del povero, ed a questo risponderò che prima di tutto si sa che spesso un bastimento non è proprietà esclusiva d'un individuo solo. Si sa che usualmente la proprietà dei bastimenti si divide in 24 parti, ossia carati, e questi 24 carati possono spettare a 24 diverse persone; alle volte uno ne possiede 12 carati, alle volte 2, 1, e talvolta anche si dividono e si suddividono questi carati, onde accade spesso che un millionario sia proprietario di bastimento con tale che non ha che 2000, o 1000 ed anche 500 lire di capitale, e viceversa; spesso succede che bastimenti di piccola portata sieno proprietà di ricchi, sicchè non si può dire quando si vede un bastimento grosso che quello appartenga ad un ricco, e viceversa che un piccolo appartenga ad un men ricco.

Sarebbe cosa ingiusta certamente favorire il ricco a danno del povero, ma il caso di un bastimento grosso messo a fronte di un piccolo è forse un caso consimile all'industriale grande posto a fronte di un piccolo industriale? L'industriale grande soffoca l'industriale povero, ma il bastimento grosso non fa concorrenza dannosa ai piccoli. Questi si sa che hanno il loro viaggio limitato; e quelli di una portata maggiore vanno, per

esempio, fino allo Stretto di Gibilterra, quelli oltre alle 100 tonnellate vanno fino in America, e quelli di maggior portata andrebbero alle Indie se ci avessero la convenienza, sicchè non è il caso di dire che si favorisca il ricco a danno del povero.

Egli è fuor di dubbio che lo Stato ha convenienza di avere questi bastimenti di maggior portata; ora quando lo Stato ha un interesse, e che pure gli speculatori non lo vedono concordare col loro interesse individuale, lo Stato deve accordare delle facilitazioni per incoraggiare alle grosse costruzioni.

E per dire di casi simili ed a noi vicini, ricorderò come in Genova, quando si dovette costruire la strada *Carlo Alberto*, si sia accordata l'esenzione dell'imposizione fondiaria a quei proprietari che in un dato termine avessero costruito le case su quella linea. Questo sistema venne adottato egualmente in Torino per le case da costruirsi sulla piazza *Vittorio Emanuele*. Ora, nel nuovo progetto di ampliamento di Torino, questo sistema non fu più seguito, perchè si è persuasi che si presenteranno speculatori pronti a fabbricare senza quell'esenzione.

Mi si dirà che cento lire più, cento lire meno, non sono quelle che possano impedire o incoraggiare a fabbricare un bastimento grosso; ma un'esenzione di 100 lire o 150 potrà incoraggiare uno speculatore a fabbricare una casa che gli potrà costare 200 mila lire? L'influenza è tutta morale; per cui io credo, che lo stesso principio che si applica agli altri casi, si debba anche applicare a questo. E noi vediamo che certi paesi danno premi a chi educa un cavallo più veloce alla corsa, a chi educa una pecora colla lana più lunga, e si danno croci a chi tratta meglio il metallo, e persino a chi fa venire più grossa una zucca; e perchè si danno questi premi? Non sono già abbastanza fortunati coloro che hanno un'abilità che altri non hanno?

Si premiano, perchè è nell'interesse nazionale che le industrie progrediscano; e con questo non si ottiene solo il miglioramento di quell'industriale che consegue il premio, ma si ottiene che molti, per avere quell'onorificenza o quel premio, si affaticano al medesimo scopo; e lo Stato con un piccolo sacrificio ottiene un grandissimo vantaggio.

Se io dicessi che a Napoli si usava dar un premio in danaro in proporzione che uno costruiva un bastimento più grosso, che cosa mi si risponderebbe? Se io dicessi che la Francia e l'Olanda danno premi per la pesca? E specialmente l'Inghilterra, che conosce qualche cosa di navigazione, nel 1818 non ha essa istituito un premio sulla pesca?

Da prima davano premi in ragione del numero dei marinai; ma siccome a quei Governi importava la gran portata dei bastimenti, hanno mutato sistema, e davano due premi, uno in ragione del numero dei marinai, l'altro secondo la maggior portata dei bastimenti, per incoraggiare gli armatori della pesca della balena, del merluzzo, delle arringhe. Vi sono i Francesi i quali hanno perfino adottato il sistema di dare premi a quei bastimenti armati per la pesca che giustificassero di essere stati per un dato tempo in navigazione, e di essere arrivati sino a quel tal grado di latitudine per cui gli speculatori ricevono questi premi a mano sicura: e la Francia impiega tuttora in questi premi medesimi una ingente somma, cioè un milione per la pesca del baccalà, e quattro milioni per la pesca delle arringhe.

Ma qui non si domandano premi, ma solo che siano esonerati da una gravezza.

Nella relazione della Commissione, in sul fine, vi è uno stato ricavato da quei documenti che vennero presentati dal signor ministro della marina; in questo stato s'è fatto un pa-

rallelo della tassa di navigazione tra quella della Sardegna e quella delle altre nazioni.

Io prego i signori deputati a dare un'occhiata e verificare se mai vi possa essere incorso qualche errore di conteggio; non lo credo, e vedranno che, anche secondo la nuova tassa, la nostra marina è la più gravata di molte altre.

La nostra marina sarebbe meno gravata della marina toscana, la quale, a vero dire, è maltrattata. Ma si vede che i bastimenti austriaci pagano 54 66 all'anno; i greci pagano molto meno; pagano anche meno i napoletani, perchè non pagano che un diritto per una volta tanto; gli inglesi non pagano che lire 59 58 per una volta tanto.

Qui però non bisogna confondere le spese contemplate in quest'articolo, colle spese di un'altra natura, cioè di faro, di ancoraggio ecc. Il signor ministro aveva avvertito in tempo che, quantunque il nome della tassa sembri generale, non è che tutta speciale.

Da quanto ha detto il signor Solaroli, sembrerebbe che i nostri bastimenti paghino assai poco, giacchè non sono colpiti da alcune tasse che altrove si pagano. Fra le altre cose egli disse per l'affittamento delle macchine si paga niente.

Certamente questa legge non contempla questi diritti, ma la relazione dice che presto si farà un regolamento che li comprenderà.

Anzi, a proposito di queste macchine, io citerò qui una disposizione assai caratteristica. Vi è un articolo che dispone che l'armatore non possa valersi se non se delle macchine che l'amministrazione gli somministrerà ogni volta che debba lavorare attorno al suo bastimento; ebbene, egli deve pagare un tanto; ma dandosi il caso che l'amministrazione non abbia in pronto le macchine, o perchè siano guaste, o perchè siano già affittate ad un altro armatore, allora il regolamento dispone che l'armatore che ne ha bisogno possa servirsi di altri ordigni, presi in affitto da altri, purchè paghi all'amministrazione la metà della tassa. Io domando se questa disposizione non sia sufficientemente caratteristica per far conoscere tutto il sistema che governa la nostra legislazione marittima?

Il signor ministro avvertiva che la prima categoria dei bastimenti, secondo la proposta della Commissione, sarebbe troppo favorita a fronte della seconda, e che la seconda è troppo favorita a fronte della terza. Io osserverò che non bisogna considerare solo il progredire di questa tassa, e che mentre i bastimenti piccoli non godono in proporzione della facilitazione accordata ai grandi bastimenti in quanto alle tasse di navigazione, essi godono altri vantaggi, giacchè, secondo l'articolo 8 proposto dal signor ministro ed accettato dalla Commissione, questi piccoli bastimenti non pagano il diritto di tonnellaggio che una volta all'anno, mentre i bastimenti grossi pagano questo diritto ad ogni approdo. Si noti però che io non intendo il piccolo cabottaggio come è definito nel Codice di commercio, ma secondo s'intende in diritto internazionale; questo è il piccolo cabottaggio che si fa da un porto all'altro dello Stato, come dalla Spezia a Nizza per limite massimo, e in tutti gli altri porti intermedi della riviera di Genova, per cui non pagano che una volta all'anno i navigli che fanno questo traffico. Infine, in quanto al mettere maggior armonia in queste tre classi, se il signor ministro lo vuole, io non mi oppongo; si diminuisca sui bastimenti piccoli; si imiti il sistema austriaco; quel sistema lascia liberi da ogni diritto tutti i bastimenti che non sono di lungo corso, così almeno secondo le tabelle del signor ministro; io temo però che nello stato presentato, ci sia una falsa espressione: si dice che sono *esenti* i bastimenti austriaci che non fanno lungo corso; l'inesattezza però sarebbe a vantaggio del mio

assunto; i bastimenti austriaci che sono esenti, io credo sieno quelli di piccolo cabottaggio. Se il signor ministro volesse adottare questo sistema, la Commissione certo non si opporrebbe, ma si tratterebbe allora di sopprimere il diritto di 5 e di 15: se il ministro volesse adottare il sistema inglese, la Commissione 'accetta del pari; colà non si paga per diritto di navigazione che poche lire una volta tanto, così agli Stati Uniti.

Una parola all'onorevole deputato Solaroli. Io lo pregherei a dirmi ancora una cosa: egli asserisce che i bastimenti pagano assai poco; io gli dirò, che appena un costruttore ha firmato il contratto per costruire un bastimento, deve fare la dichiarazione e pagare; per costruirlo deve servirsi dei mastri di ascia e dei calafatti ascritti alla compagnia, si deve servire di oggetti che in parte vengono dall'estero, ed hanno pagato diritto d'entrata; quando il bastimento è costruito, bisogna stazzarlo, e si paga un diritto allo Stato; prima di vararlo ci vuole il permesso, e si paga; quando è varato si paga il permesso per condurlo al luogo d'iscrizione.

Se si deve armare, si deve chiedere il permesso e si deve pagare; si paga per partire, e ad ogni approdo vi è un console o un vice console da pagare; se un bastimento si trova senza denari per proseguire il viaggio, il capitano procede ad un contratto di cambio marittimo, e paga un tanto per cento al console: un bastimento è sospetto di malattie contagiose, e paga le spese di sanità; fa avarie, e paga, e tanto maggior somma paga quanto l'avaria è maggiore: dirò di più, un bastimento non paga, si sprofonda, e vi resta solo il capitano con due scudi in tasca: il capitano deve andare dal console, farsi fare il certificato e deve pagare i due scudi; dopo tutto ciò, giudichi la Camera se i bastimenti non pagano,

AVIGDOR. Après les explications que vient de donner l'honorable député Elena, je me dispense d'entrer dans de grands détails.

J'appuye entièrement l'article de la Commission. Je fais observer à l'honorable monsieur Farina qu'il n'est pas rigoureusement exact de supposer qu'on favorise dans cette loi la grande marine ou les grands armateurs au détriment des petits.

Le but de cette loi, si je ne me trompe, est d'encourager, autant qu'il est possible, la construction des grands navires, non-seulement pour avoir des grands navires capables de faire la grande navigation, mais encore pour former une bonne pépinière de marins; c'est à ce but surtout que nous devons viser. Il est certain que les marins qui font le petit cabotage, ne peuvent jamais arriver à la perfection des marins qui font les grands voyages; il est incontestable que les marins qui font habituellement le voyage des nos ports à ceux de Rio Janeiro, du Mexique, et sur d'autres côtes lointaines acquièrent une habileté, dans la navigation, infiniment plus grande que les marins qui ne font que de petits voyages. Au reste, notre marine jouit dans le sud de l'Amérique d'un certain renom; elle a un avantage sur les autres sous ce rapport, et elle sera généralement préférée, si nous arrivons à pouvoir lui procurer les avantages dont jouissent les autres; et le premier est de ne pas l'écraser de frais.

Si nous tâchons d'encourager la grande marine, nous conserverons cet avantage; si au contraire, nous ne la favorisons pas, nous le perdrons; ainsi la proportion suivie par la Commission me semble très-bien établie.

J'ai soutenue la même opinion dans le sein du bureau, et j'insisterais encore, si je ne croyais la Chambre déjà lasse de la discussion qui s'est élevée à ce sujet. Je me borne donc à appuyer les chiffres présentés par la Commission, parce que

consciencieusement je les crois légitimement établis et propres à nous faire arriver au but que nous nous proposons et que monsieur le ministre désire atteindre sans doute.

Ainsi, je prie la Chambre d'adopter la proposition de la Commission, dont je réduirais encore les chiffres, si je le pouvais, vu que nous entrons dans le système de liberté, et qu'il faudrait, autant que possible, appliquer ce système au commerce marin.

Les petits marins font de trajets plus courts, par conséquent de voyages multipliés. Ensuite les dangers sont beaucoup plus grands dans le cours d'une long voyage que dans un court trajet; il y a plus de périls pour un navire, comme on le sait, qui traverse l'Océan que pour un autre qui ne traverse que la Méditerranée.

Du reste, la taxe à laquelle ils sont assujétis, est si minime qu'on ne pourrait pas la diminuer; et quant à celle que la Commission imposé aux grands navires, elle me semble également assez équitable pour que la Chambre puisse l'accepter.

CAVOUR, ministro di marina, agricoltura e commercio. Molti tra gli onorevoli preopinanti, e massime il signor relatore, hanno fatta una lunga e dolorosa storia della tassa che finora pesava sopra la nostra marina mercantile.

Io non intendo di tessere il panegirico dell'antico sistema di tasse: mi limiterò a notare che parecchie altre categorie di capitali sono gravate da dazi eccezionali, i quali, sebbene siano contrari alle rette nozioni economiche, tuttavia si mantengono, onde tutti gli oneri concorrono a sofferire alle concorrenze dello Stato.

A tal effetto io citerò un'industria, la quale, e per la vastità dei capitali, e per il prodotto che dà allo Stato, è, se non maggiore, certo di eguale importanza della stessa marina mercantile, vo' dire l'industria della seta, la quale nell'uscita è colpita da un dazio, che non è molto elevato in proporzione del valore della merce, ma che frutta pure allo Stato la somma di 500 mila lire.

I produttori della seta potrebbero anch'essi dire: perchè noi, che paghiamo già l'imposta fondiaria, dobbiamo all'uscita esser gravati da un non lieve diritto di dogana sopra i nostri prodotti, mentre gli altri generi sono poco o nulla colpiti?

Simil cosa succede in tutti i sistemi d'imposta, in cui non si è raggiunta la perfezione nella perequazione.

Faccio però notare che in ragione del capitale impiegato nella marina mercantile, in ragione della vastità degli affari che da essa si compiono, in ragione dei benefizi che si ritraggono, la tassa proposta non è troppo gravosa.

Se l'onorevole signor Bollo farà una media, vedrà probabilmente che i capitali impiegati nella marina avranno apportato un interesse medio, pari a quello dei capitali impiegati in altre industrie. Nè vale, a mio credere, l'argomento messo avanti dall'onorevole signor relatore, il quale paragonando i bastimenti ad una macchina, diceva non doversi imporre l'una piuttosto che l'altra.

Io credo che quando si volesse spingere più oltre la metafora si potrebbe piuttosto paragonare il bastimento alla fabbrica, al corpo che contiene le macchine, che non alla macchina stessa; e voi, signori, nel votare la legge sui fabbricati non avete fatta eccezione alcuna pei fabbricati che contengono delle macchine; avete solo tenuto conto della natura speciale dei medesimi, ed avete diminuito, credo, del terzo la tassa; ma tuttavia questa tassa la mantenete per essi, ed inoltre loro fate pagare di più il 10 per cento sui due terzi della rendita, il che è ben maggiore di quello che possa pagare un bastimento dietro la proposta del Ministero.

Io prego la Camera di passare dalla discussione generale all'esame delle cifre. Vediamo qual è la cifra proposta dal Ministero. La cifra più elevata, quella sulla quale si potrebbe fare maggiore riduzione, si è la tassa sui bastimenti oltre le 200 tonnellate, ai quali il Ministero propone di fare pagare 300 lire per triennio, ossia 100 lire all'anno.

Ora, o signori, un bastimento di 200 tonnellate rappresenta, io credo, una somma di 60,000 o 70,000 lire. Un capitale di 60,000 o 70,000 lire che si fosse impiegato in una fabbrica darebbe un frutto di 3000 lire, e pagherebbe, dietro la nostra nuova legge, 300 lire all'anno. Questo progetto di legge invece non chiede per questo capitale che 100 lire, cioè il terzo di quanto pagherebbe se fosse impiegato in stabili. E ciò è giusto, perchè l'impiego stabile ha molto maggiore sicurezza che l'impiego sul bastimento.

Si tiene perciò conto della natura varia dell'impiego e come capitale mobile, e come capitale stabile.

Si dice: voi dovete sacrificare la considerazione economica onde porre i bastimenti di grande portata nel caso di sopportare la concorrenza. Ma, o signori, quale è la differenza fra la proposta della Commissione e quella del Ministero? La Commissione riduce la tassa da 100 a 40 lire all'anno.

Ora io domando, se un bastimento di 300 tonnellate il quale deve guadagnare, poco più poco meno, 40,000 lire all'anno, non possa pagare la tassa che il Ministero propone.

Un bastimento di 300 tonnellate guadagna in lordo la somma di 45,000 lire; se di queste 45,000 lire ne paga 100 al Governo, io domando se questo possa avere una influenza reale sul risultato delle sue speculazioni. Se questo risultato dipendesse dal pagare piuttosto 100 che quaranta lire, sarebbe una tristissima condizione quella della nostra marina mercantile. Dico adunque che non sta il motivo che la scala proposta dal Ministero possa arrecare un vero incaglio: se recasse un vero incaglio, io sarei il primo a dire: facciamo un sacrificio per togliere quest'incaglio: ma siccome è una cosa minima, quasi omeopatica per rispetto al reddito brutto, così io non credo che vi sia motivo bastevole per imporre nuovi pesi all'erario, oltre quelli che il Governo e la Camera si dimostreranno disposti a sopportare.

Il Governo ed il Parlamento hanno da qualche tempo dato alla marina mercantile non dubbie prove, mi pare, del vivo interesse che portano a questa parte vitale della nostra ricchezza nazionale. Io credo che in avvenire il Parlamento ed il Governo continueranno in questa via, confido che non si rifuggirà dal votare nei futuri bilanci le somme che richiegono i nostri porti, e spero che il Parlamento verrà ad una determinazione che permetta di fare di Genova un vero emporio commerciale. Ma onde giustificare il Parlamento ed il Governo agli occhi di tutta la nazione pei sacrifici che si sono fatti e si è disposti a fare, si adattino gli onorevoli rappresentanti della marina mercantile, si adattino questa classe così operosa a sopportare anche una parte dei carichi dello Stato. I tempi attuali non corrono per loro troppo favorevoli, ma essi sono negozianti, e sanno che in commercio si perde oggi e si guadagna domani; non calcolino sullo stato presente, abbiamo fede nel futuro, e di buon grado si adattino alle tenuissime tasse che sono dal Ministero proposte, e saranno, spero, dalla Camera approvate.

BOLLO. Risponderò poche parole a quanto disse testè il signor ministro; in seguito mi rivolgerò all'onorevole deputato Solaroli.

Diceva il signor ministro che la nostra marina sarebbe posta in condizioni eguali alla marina delle altre nazioni la più favorita. Io ringrazio il signor ministro di questa sua propo-

sizione: non dimando di più; anzi, a nome di tutta la marina mercantile mi contento che invece di porla al livello della nazione la più favorita, la collochi in posizione tale da poter competere colle altre marine del Mediterraneo, e ci eguagli a tutte queste, notando però che la spagnuola, la francese, l'austriaca e la napoletana godono dei diritti confidenziali, lo che avvantaggia di molto.

Diceva in secondo luogo il signor ministro che il nostro commercio genovese, se vuole progredire, è necessario che si apra una via; ma a ciò io rispondo prima di tutto: la via è bella e aperta; paregiateci nelle spese alle altre nazioni, metteteci nel caso di poter competere con queste e non pensate al resto; l'affare ci riguarda, faremo noi quanto occorre.

Per terzo disse: bisogna che la marina genovese faccia costruire grossi bastimenti; ma il suo progetto di legge appunto lo impedisce, e si è già detto abbastanza, che chi impedi la costruzione dei grossi bastimenti, appunto si furono le eccessive spese; i grossi bastimenti poi non si possono fabbricare che in quattro o cinque mesi, e bisogna avere i materiali preparati. Dunque diminuiteci le spese, e per noi non ci abbisogna altro incoraggiamento.

Per quarto diceva, che ha arrestata la scala alle 200 tonnellate; la Commissione di Genova e la vostra Commissione si limitarono alle tonnellate 100, perchè questo limite è precisamente quello che stimola alla costruzione dei grossi bastimenti; il Ministero estendendolo alle tonnellate 200, ne impedisce precisamente la costruzione.

Ora io domando all'onorevole signor ministro, se nella marina austriaca una simile scala sia estesa al disopra dei bastimenti di 100 tonnellate; e se la vostra Commissione si è fermata a questo limite, pare che non sia tanto da censurare. Anzi aggiungerò che il signor ministro, invece di favorire, come egli dice, la nostra marina, non farebbe che pregiudicarla, ripetendo precisamente sotto altra forma quanto ha fatto il passato Governo.

Questa mal consigliata politica, subordinata ad una questione di puro interesse, fece sì che la nostra marina è andata sempre decrescendo, come lo manifesta chiaramente la nota che presentò il signor ministro; e se la differenza non è così sensibile ne dirò io il motivo: la finezza burocratica ha fatto sì che venisse aggiunta alla cifra dei bastimenti appartenenti alle divisioni di terraferma, quelli appartenenti all'isola di Sardegna ed a Mentone. Questa differenza, per quanto poco considerevole, ciò non ostante fa sì che se vi è una minore diminuzione si deve attribuire a quest'aggiunta: ma in fatti sempre sarà provato che la nostra marina è andata decrescendo.

Ma veniamo al resto. Diceva dunque il signor ministro che arrestava la sua scala alle 200 tonnellate. Ora si vede dal progetto ministeriale, che i bastimenti dalle 200 tonnellate in su pagherebbero lire 300 per ogni triennio, vale a dire lire 100 all'anno. Se il progetto del Ministero fosse adottato, che cosa succederebbe? Succederebbe che invece di pagare lire 44 all'anno, ne verrebbero a pagare 100, mentre gli austriaci non pagherebbero che sole lire 54 66.

Se passiamo ora ai bastimenti napoletani, essi pagano molto meno di noi; se passiamo ai greci, pagano quasi niente.

Se esaminiamo i diritti che pesano sui bastimenti turchi, vediamo che in materia di tasse di navigazione i Turchi sono più cristiani di noi (*Ilarità*) ed i Russi scismatici, e gli Spagnuoli pagano meno di noi: lo stesso i Toscani ed i Francesi.

L'onorevole signor relatore vi ha presentato una tabella:

esaminate quanto pagano i bastimenti di tutte le altre nazioni, e vedrete che tutti sono meno gravati dei nostri.

Il signor Solaroli diceva che la nostra marina *paga niente*. Mi si permetta qui un paragone. Io principio dal pallino e vado a finire colla bomba.

Un bastimento di 350 tonnellate paga all'anno per patente di nazionalità L. 2, pallino,
 Ruolo » 2, altro pallino,
 Spedizione all'anno » 40, comincia ad esser palla,
 Sanità, biglietti di sortita, permesso per zavorra, ecc. » 56, palla da 24,
 Ancoraggio, tre viaggi all'anno » 270, palla da 80,
 Consolato, in un anno . . . » 630, bomba,

e sono, sommate, L. 1000 belle e tonde che pagherà questo bastimento in un anno; ed all'onorevole signor Solaroli sembra paghi niente. (*Si ride*)

Il signor Solaroli calcola che questo bastimento vale da 50 a 60 mila lire; io dirò anche di più, poichè voglio concedere che un bastimento di 350 tonnellate possa anche costare lire 100,000.

SOLAROLI. Io non ho parlato che di bastimenti di 150 tonnellate.

BOLLO. Sia. Io calcolo invece che sia di 350 tonnellate, e che costi lire 100,000; e lire mille in un anno per 100,000 lire di capitale fa appunto l'uno per cento; ma questo bastimento non si conserva sempre nel medesimo stato: egli deperisce costantemente, di maniera che dopo un certo dato tempo non verrà più che a valere 90, 80, 70, e via, diminuendo di prezzo, sino a ridursi nella sua estrema vecchiezza a valere sole lire 10,000; ma questo bastimento del valore di lire 10,000 ha continuato sempre a pagare mille lire all'anno, ed in quest'ultimo caso le mille lire che pagherà all'anno costituiranno un 10 per 100.

Ora prendiamo la media tra il valore di uno per 100 essendo nuovo, e 10 per 100 quello della più avanzata età; questa media sarà del 5 per 100.

Questo bastimento adunque, che, secondo il signor Solaroli, pagava niente, è provato che paga il 5 per cento all'anno sul suo valore effettivo.

Ora dimando all'onorevole signor generale Solaroli se dei suoi stabili, case o campagne che sieno, egli paghi il 5 per 100 all'anno alla finanza come pagano in generale i nostri bastimenti.

RICCI VINCENZO. Siccome la Camera è giustamente affaticata di questa lunga discussione, tanto più che essa è riuscita molto tecnica, io dirò soltanto che, facendo parte della Commissione e della maggioranza della medesima, mi sono trovato in un punto solo d'accordo col generale Solaroli, ed era nell'idea di proporre il rifiuto, o quanto meno la sospensione di questa legge, e partivamo tutti e due dallo stesso principio, che era conveniente, cioè, non solo rispetto alla regolarità di una disposizione fiscale, ma eziandio sotto ogni altro aspetto di giustizia, che tutti i molteplici diritti cui è soggetta la navigazione presso di noi fossero riuniti in una sola legge, onde la Camera fosse in grado di giustamente valutare le lagnanze da una parte e i diritti dall'altra. La legge presente, sebbene porti il titolo di *tassa per la navigazione*, non comprende però che una minima parte delle tasse che gravitano sul commercio marittimo.

Ora, era molto meglio fare un'unica legge che tutte le racchiudesse, piuttosto che mantenere l'attuale stato di cose, giusta il quale la legislazione marittima si trova sparsa in cento diverse provvidenze emanate dal 1818 sino al 1845, di maniera che agli altri inconvenienti, di cui il più grave è

certamente l'esorbitanza dei diritti, si aggiunge ancora la difficoltà di ben conoscerli.

In tutti gli altri porti i capitani fanno i loro affari da sé; solo nel porto di Genova hanno bisogno dell'opera di un avvocato e di un procuratore, ossia d'un pratico spedizioniere, perchè nessun capitano può conoscere perfettamente sì intricata legislazione daziaria, la legislazione a cui è soggetta la navigazione, e può di leggieri cadere in grandissimi errori.

A mio avviso adunque, una delle principali obiezioni a farsi a questa legge si è che contiene due o tre diritti diversi, ma non ne abolisce alcuno, od almeno non regolarizza tutti quelli che gravitano sulla navigazione.

Io non mi estenderò ad enumerare tutti questi diritti, perchè ciò in gran parte si è già fatto. Ogni operazione insomma che riflette la navigazione, cominciando dalla costruzione e dal varamento delle navi, è soggetta a diritti; ed i più sono soggetti ad essere esercitati da corpi privilegiati, il che è uno dei grandi ostacoli che si oppone allo sviluppo di quest'industria, a cui si dovrebbe finalmente provvedere.

Del resto, per abbreviare la discussione, per non entrare in particolari, io mi limiterò ad osservare che la norma unica che deve seguire il Governo e la Camera, si è di non aggravare la nostra navigazione più di quello che l'aggravino le altre, quelle cioè che accennava il signor Bollo. Esso non domandava favore, ma parità; i bastimenti austriaci, napoletani, greci, pagano minor diritto al proprio principe, e per necessità fanno quindi a minor prezzo i noli: i nostri non possono far noli agli stessi prezzi, e quindi sono pregiudicati.

Questa è la base da cui si deve partire. Ora, dalle tavole presentate dal Governo e dalla relazione, risulta questo fatto, che tutte le navigazioni del Mediterraneo, toscana, napoletana, greca e russa, pagano molto meno. È di necessità che questa tassa venga ridotta; altrimenti che cosa succede? Succede che i nostri legni non possono far noli a questo prezzo, e dovendo esigere di più rimangono inferiori agli altri tutti.

A me pare che questa debba essere l'unica norma. Io credo che la Camera non vorrà certamente che la bandiera nazionale, la nostra bandiera tricolore, che, mi sia lecito il dirlo, è portata con tanto onore dai nostri naviganti, sia per quelli che esercitano la navigazione una vera calamità. La Camera, credo, non vorrà mettere un antagonismo tra l'amore ed il dovere dei cittadini, e l'interesse degli speculatori; che sarebbe una vera contraddizione che lo stendardo tricolore sia meno favorito di quello che i Governi dispotici favoriscano la propria loro bandiera. (*Segni di approvazione*)

PRESIDENTE. La parola è al deputato Farina.

RICCI VINCENZO. Domando la parola. (*Basta!*)

PRESIDENTE. Faccio notare che la Commissione ha già parlato quattro volte...

RICCI VINCENZO. Se mi permettono farò ancora un'osservazione sola che mi è sfuggita. (*Parli!*)

Io vorrei notare, come già forse riterrà la Camera, che il signor ministro ha ammesso che la differenza del risultato tra il progetto della Commissione e quello del Ministero è di 35 mila lire.

Ora questa è una somma minima per l'erario, ma non è minima per l'industria marittima, perchè essa rappresenta il 3 e 1/2 per cento su di un capitale di un milione, che è un capitale che fa vivere almeno due mila famiglie.

FARINA PAOLO. Non è senza qualche sorpresa che io ho inteso l'onorevole Elena e l'onorevole Avigdor arrestarsi sulle cento tonnellate, e dire che con ciò si favorirebbe la navigazione non solo nell'Oceano, ma anche, come sembrava argomentare il signor Elena, per fare il giro attorno al mondo.

Ora, io non ho mai sentito che un bastimento di solo cento tonnellate possa fare il giro del mondo.

Se noi vogliamo veramente promuovere la navigazione di lungo corso, non dobbiamo arrestarci alle cento tonnellate, ma bensì oltrepassare le 200, perchè non vi è bastimento conveniente per la grande navigazione che sia al disotto delle 200 tonnellate. (*Uh! uh!*)

Se il signor Avigdor saprà citarmi un bastimento che faccia abitualmente il viaggio dell'America al disotto delle 200 tonnellate gliene sarò tenuto. (*Oh!*)

Non è mestieri di tanti *oh! oh!* perchè non ne troverà.

Che cosa si fa col sistema di arrestare la tassa alle cento tonnellate? Si promuove e si rende perpetuo l'inconveniente che attualmente si lamenta, imperocchè il numero maggiore dei nostri bastimenti è dalle cento alle duecento tonnellate. Ciò è tanto vero, che basta percorrere la nota ufficiale dei nostri bastimenti per scorgere che, mentre quelli dalle cinquanta alle cento tonnellate sono a un dipresso 200, i bastimenti dalle cento alle 200 tonnellate giungono dai quattrocento ai cinquecento; laddove viceversa se passiamo a quelli dalle duecento alle trecento, il numero di essi si riduce alla metà.

Or bene, se si arresta la tassa alle cento tonnellate, noi facciamo sì che verrà a costruirsi un maggior numero di quei bastimenti dalle cento alle duecento tonnellate, che già attualmente sovrabbondano, e perpetuiamo lo stato di cose al quale appunto si vuole andare incontro.

Se noi intendiamo di promuovere la costruzione dei grossi bastimenti adatti alle lunghe navigazioni nell'Oceano, perchè arrestiamo la tassa ad un limite inetto a tale fabbricazione ed al quale la fabbricazione dei bastimenti riesce più agevole stante che si richiede un capitale minore che non nei bastimenti di grossa portata?

Quando la Commissione propose questa diminuzione, copiò la progressione austriaca; però non pose mente che la progressione austriaca si arresta alle 100 tonnellate quanto alle patenti, ma inoltre fa pagare il diritto di tonnellaggio ad ogni approdo.

Questo diritto, pei bastimenti oltre alle 100 tonnellate, è di 26 centesimi per ciascuna tonnellata.

Noi dovremo quindi, ad esempio della tariffa napoletana, arrestar la progressione alle 200 tonnellate; imperocchè in tal guisa promuoveremmo la costruzione dei grossi bastimenti di cui difettiamo. Se all'incontro noi approviamo la tassa proposta dalla Commissione, veniamo a perpetuare l'attuale stato di cose, ed anzi far sì che si fabbrichi un'eccessiva quantità di bastimenti dalle 100 alle 200 tonnellate, i quali sono mal atti alla navigazione dell'Oceano, ed inetti affatto al giro del globo, e così non avremo mai bastimenti grossi oltre le 200, di 300, 600, 800 tonnellate. Adunque la progressione non deve arrestarsi al limite delle 100 tonnellate, secondo il parere della Commissione, ma deve arrestarsi almeno a quello di 200.

ELENA, relatore. Chiedo la parola per una rettificazione di fatto.

Io non ho mai detto che i bastimenti di 100 tonnellate vadano mercanteggiando facendo il giro del globo; io ho detto che lo potrebbero se lo volessero, ma che non lo fanno, perchè non vi hanno le convenienze; e se un bastimento di quella portata si mettesse a mercanteggiare facendo il giro del globo, farebbe ben magri affari, perchè le spese mangerebbero i profitti. Quanto poi all'essersi la Commissione fermata ai bastimenti di 100 tonnellate, in quanto alla tassazione massima, imitando il sistema austriaco, dirò che la tassa austriaca si limita alle 80, e che se quella ha il diritto proporzionale di tonnellaggio, secondo la nuova tariffa questa tassa l'abbiamo anche noi sotto diverso nome. La tassa di tonnellaggio in Austria corrisponde alla nostra tassa di ancoraggio, non vi è che differenza di nome; parlo secondo la nuova legge nostra.

SOLAROLI. Viene detto che la marina sarda paga più che tutte le altre marine.

Io ho qui sott'occhio un calcolo, dal quale risulta che veramente la marina sarda paga molto meno delle altre, ad eccezione dell'austriaca. E per darne una prova comunicherò alla Camera uno stato in cui sono descritti questi raffronti:

*Indicazione dei diritti di navigazione a cui sono soggetti ogni anno presso le diverse nazioni
i bastimenti mercantili della portata di tonnellate 150.*

| Diritti di navigazione | Piemonte | Toscana | Belgio | Olanda | Inghilterra | America | Spagna | Napoli | Francia | Austria | Portogallo |
|--|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|--------------|---------------|
| Patenti di nazionalità . . . | 2 » | » | » | 10 60 | » | » | 2 60 | » | » | 34 66 | » |
| Ruoli degli equipaggi . . . | 2 » | 0 42 | 14 » | 6 36 | » | » | » | » | 3 80 | » | » |
| Navigazione e tonnelloaggio | 66 66 | 126 » | 330 » | 322 50 | » | » | » | 25 50 | 150 » | 39 » | 235 50 |
| Ancoraggio | 45 » | 31 50 | » | » | » | » | 3 90 | » | » | » | » |
| Stazione nei porti | » | » | 6 25 | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Riscontrino | » | 11 20 | » | » | » | » | 2 60 | » | » | » | » |
| Faro | » | 6 » | 19 05 | 2 10 | » | » | 39 » | » | » | 19 50 | » |
| Entrata e sortita dai porti. | » | 5 54 | » | 41 25 | 56 25 | » | » | » | » | » | » |
| Ormeggio | » | » | » | » | » | » | 7 80 | » | » | » | » |
| Emolumenti agli ufficiali di marina | » | » | 12 » | » | » | » | 1 56 | » | » | » | » |
| Impiombatura dei bocca- porti | » | » | 15 » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Passaporti marittimi . . . | » | 2 80 | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Atti di proprietà | » | » | » | 15 90 | » | » | » | » | » | » | » |
| Carte di bordo diverse . . | » | » | » | » | 39 38 | » | » | 69 78 | 15 » | » | » |
| Fanali per entrata e sor- tita | » | » | » | » | 380 60 | » | » | » | » | » | » |
| Stazzatura dei bastimenti. | » | » | » | » | » | 6 50 | » | » | » | » | » |
| Registro di bordo e cau- zione | » | » | » | » | » | 12 03 | » | » | » | » | » |
| Misura dei bastimenti per l'arruolamento | » | » | » | » | » | 8 02 | » | » | » | » | » |
| Certificati d'arruolamento. | » | » | » | » | » | 2 67 | » | » | » | » | » |
| Licenze id. | » | » | » | » | » | 5 35 | » | » | » | » | » |
| Diritto d'ospedale | » | » | » | » | » | 128 40 | » | » | » | » | » |
| Id. dogana entrata e sortita | » | » | » | » | » | 42 79 | » | » | » | » | » |
| Id. di porto in ragione di centesimi 08 per ton- nellata | » | » | » | » | » | 180 » | » | » | » | » | » |
| E per giorno calcolando solo che 15 giorni di stazione | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Carta bollata e diritti di cancelleria | » | » | » | » | » | » | 76 » | » | » | » | » |
| Diritto saliente | » | » | » | » | » | » | 9 36 | » | » | » | » |
| Id. di carica | » | » | » | » | » | » | 39 » | » | » | » | » |
| Id. di lanternaggio, po- lizia, ruoli, entrata e sortita | » | » | » | » | » | » | » | 40 09 | » | » | » |
| Dichiarazione di entrata . | » | » | » | » | » | » | » | » | 75 » | » | » |
| Diritti di spedizione . . . | » | » | » | » | » | » | » | » | 6 » | » | » |
| Congedo per un anno . . . | » | » | » | » | » | » | » | » | 6 » | » | » |
| 12 per 010 sul diritto di tonnellaggio a favore de- gli istituti pii | » | » | » | » | » | » | » | » | » | 4 68 | » |
| Totali generali . . . | 115 66 | 183 46 | 396 30 | 398 71 | 476 23 | 385 76 | 181 82 | 135 37 | 255 80 | 97 84 | 235 80 |

Darò ancora maggiori particolari di quanto si paga di più dalle altre nazioni con quest'altra tabella :

| | Darsena | Carenaggio raddobbo e calafatare | Ormeggio | Pilotaggio | Canale | Ponti | Rada | Dazio sui viveri | TOTALE |
|-------------|----------------------------------|----------------------------------|----------|-----------------------------|------------------------|---------------------------|------------------------|------------------|--------|
| Piemonte . | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Toscana . | 19 06 | 5 60 | 1 68 | » | » | » | » | » | 26 34 |
| Belgio . . | 60 » | 21 » | » | per 12 p. d'acqua 94 18 | » | » | » | si paga | 175 18 |
| Olanda . . | 31 » | » | » | 117 64 | per tonnellata » 72 | entrata e sortita 6 36 | per tonnellata 0 12 | » | 155 84 |
| Inghilterra | dok privato | id. | id. | entrata e sortita 439 85 | » | » | » | » | 439 85 |
| America . | id. | id. | id. | 231 44 | » | » | » | » | 231 44 |
| Spagna . . | » | 15 75 | 7 80 | 42 80 | » | » | » | » | 66 35 |
| Portogallo | » | » | » | entrata e sortita 28 » | » | » | » | » | 28 » |
| Napoli . . | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Francia . . | si pagano le fascine a l. 4 cad. | » | » | Marsiglia 36 » | » | » | » | » | 36 » |
| Grecia . . | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Austria . . | » | » | » | 6 37 | al giorno 9 » | » | » | » | 15 37 |

Si vede da questo specchio quale sia il guadagno. Non si paga niente di tassa, ma si pagano 4 lire al Governo per le fascine.

Dunque si confrontino le tasse che pagano gli uni con quelle che pagano gli altri, e si vedrà che (a meno che il Ministero ci abbia dati rapporti inesatti) gli altri pagano più di noi.

RICCI VINCENZO. Come la Camera si sarà persuasa della discussione seguita, è difficilissimo il fare una proporzione dei diritti di navigazione, a cui sono soggette le varie marinerie, in quanto sono su scale diverse e sotto denominazioni e in contingenze affatto dissimili. A tutte le considerazioni fatte dal generale Solaroli, io non saprei rispondere di punto in bianco; ma pure avvi un'osservazione importantissima da opporre loro, ed è questa: i principali diritti, a cui ha accennato il preopinante, son quelli di pilotaggio, che vuol dir l'obbligo ai bastimenti che entrano in un porto di dover prendere un pilota, un perito di quel porto, il quale è retribuito assai largamente. Questo è il diritto principale; ma vi sono a questo riguardo due cose a rilevare: e la prima si è quella, che generalmente questo è un diritto volontario: il pilota lo prende chi lo vuole, ma chi non lo vuole non lo prende; e si è solo tariffato questo diritto perchè non si facciano angherie.

In secondo luogo è da notare, che in mezzo alle molte infelicità del porto di Genova, avvi una fortuna, che generalmente, cioè per poca scienza si abbia di navigazione, tutti

sanno entrare senza aver bisogno di un perito speciale. Ora, se in Genova non si paga questo diritto di pilotaggio, non è una concessione, un beneficio del Governo, è un beneficio delle circostanze, della natura e della fortuna. Del resto, o la Camera dalla discussione è persuasa abbastanza, come io ho l'intima convinzione, che la nostra navigazione è più onerata di tutte le altre, e allora io spero che vorrà annuire alla tariffa proposta dalla Commissione, o non ha ancora questa convinzione, e allora io la pregherei a sospendere questa discussione, perchè questa è cosa di fatto, e allora si potrà appurare la questione, e si prenderà una deliberazione coscienziosa.

PRESIDENTE. La proposta sospensiva vuol essere per forza ammessa, perchè non siamo più in numero.

Questo dà a vedere come veramente in questi giorni la Camera non potrebbe più trovarsi in numero, quindi la prima seduta resterà fissata a martedì; ma per non variare l'ordine del giorno già stato deliberato dalla Camera, il quale porta la discussione del bilancio passivo dell'azienda delle strade ferrate, per il seguito della discussione di questa legge, si terrà seduta nella sera dello stesso martedì.

SOLAROLI. Io proporrei che il signor presidente nominasse una Commissione di quattro o cinque membri per verificare le cifre di cui si è sinora parlato onde riconoscere se sieno vere o false.

PRESIDENTE. Io non posso nominare nessuna Commis-

sione, senza essere a ciò autorizzato dalla Camera, e la Camera non essendo in numero, non si può prendere veruna deliberazione. Del resto, a ciò sarà provveduto dalla stessa Commissione.

CAVOUR, ministro di marina, agricoltura e commercio. Io ripeto la preghiera fatta ieri sera alla Camera onde si ponga anche all'ordine del giorno di martedì sera la legge sulla corrispondenza postale colla Sardegna, la quale non presenterà, spero, grande difficoltà, e quindi potrà essere presto votata.

PRESIDENTE. Osservo che vi sono 29 articoli della legge sulla tassa di navigazione, e che perciò non sarà così presto ultimata; d'altronde, l'ordine del giorno è già stato deliberato.

SULLI. Se la Camera s'inolterà nella discussione del bi-

lancio delle strade ferrate, non potrà sicuramente così presto occuparsi del progetto riflettente la corrispondenza postale colla Sardegna.

PRESIDENTE. Si terranno delle sedute straordinarie, ma la discussione sul bilancio delle strade ferrate è portata a martedì, e non può essere rimandata, nè l'ordine del giorno interrotto.

La seduta è levata alle ore 4 e mezzo.

Ordine del giorno per martedì prossimo:

Discussione del bilancio passivo dell'azienda generale delle strade ferrate.

TORNATA DEL 22 APRILE 1851

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE CAVALIERE PINELLI.

SOMMARIO. *Atti diversi — Relazione sul progetto di legge per una tassa annua sui corpi morali e sulle manimorte — Relazione sul bilancio passivo dell'azienda generale delle gabelle — Discussione del bilancio passivo dell'azienda generale delle strade ferrate pel 1851 — Ordine del giorno motivato del deputato Bastian — Osservazioni del deputato Bianchi Pietro — Parole del deputato Lanza in appoggio dell'ordine del giorno Bastian — Osservazioni del deputato Iosti e spiegazioni del ministro dei lavori pubblici contro quest'ordine del giorno — Osservazioni del relatore Menabrea — Il deputato Bastian ritira la sua proposta d'ordine del giorno — Osservazioni del deputato Lanza, e risposta del ministro dei lavori pubblici e del relatore della Commissione — Ordine del giorno del deputato Lanza — Osservazioni del ministro dei lavori pubblici — Il deputato proponente lo ritira — Comunicazione del presidente del Consiglio della nomina del conte di Cavour a ministro delle finanze — Chiusura della discussione generale del bilancio dell'azienda delle strade ferrate — Fissazione dell'ordine del giorno pella tornata della sera.*

La seduta è aperta alle ore due pomeridiane.

CAVALLINI, segretario, dà lettura del processo verbale della tornata precedente, e quindi del seguente sunto delle petizioni ultimamente presentate alla Camera:

3781. Il Consiglio delegato del comune di Tula, provincia d'Ozieri, nell'accennare a vari ricorsi dal medesimo sporti inutilmente a vantaggio de' suoi amministrati, e dimostrando la convenienza di traslocare ad altra provincia quell'intendente per poter addivenire ad una definitiva sistemazione dei conti comunali, chiede che si diano i più energici provvedimenti onde siano accolte le domande di quella popolazione, oppure che lo stesso Consiglio delegato sia autorizzato a ritirarsi dal suo ufficio.

3782. Vigliasi Ettore (petizione mancante dei requisiti voluti dal regolamento.)

3783. Poletto Giacomo, di Rivara, narrando che suo figlio Paolo, già soldato nella brigata di Piemonte, sostegno di tutta la famiglia, morì nello spedale militare di Vigevano in seguito ai disagi della guerra, chiede un pronto sussidio.

SESSIONE DEL 1851 — CAMERA DEI DEPUTATI — Discussioni 241

3784. Ventisei abitanti del quartiere della Melèa, comune di Farigliano, mandamento di Dogliani, provincia di Mondovì, lamentando i molteplici e gravi inconvenienti che risentono dall'attuale loro aggregazione a quel comune ad a quel mandamento da cui sono divisi dal fiume Tanaro, ricorrono alla Camera perchè voglia provvedere all'aggregazione loro al comune di Carrù, capoluogo di mandamento, da cui non distano che per un chilometro circa.

3785. 216 negozianti in generi coloniali ed armatori di Genova, presentano alcune osservazioni relative alla tariffa daziaria sopra gli zuccheri.

PRESIDENTE. La Camera non essendo in numero, si farà l'appello nominale.

(Si procede all'appello nominale, il quale però viene interrotto al sopraggiungere di alcuni deputati che rendono compiuto il numero legale.)

La Camera essendo in numero, pongo ai voti il processo verbale della tornata precedente.

(La Camera approva.)