

CCCXLVII.

TORNATA DI GIOVEDÌ 4 MAGGIO 1882

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE VARÈ.

SOMMARIO. *Il presidente dà comunicazione di una lettera con la quale il comitato costituitosi per l'erezione di un monumento ai caduti nella battaglia di Montebello prega la Camera di volersi far rappresentare alla inaugurazione di detto monumento che sarà fatta il giorno 26 del corrente mese. — Il deputato Zucconi chiede a qual punto sieno i lavori della Commissione per l'esame del disegno di legge per la convalidazione di un decreto relativo all'Asse ecclesiastico di Roma — Spiegazioni del presidente. — Il deputato Luzzatti prega il presidente affinché solleciti la presentazione della relazione intorno agli assegni bancari — Il ministro delle finanze si unisce alla preghiera del deputato Luzzatti — Risposta del presidente della Camera. — Giuramento del deputato Paita. — Seguito della discussione del trattato di commercio fra l'Italia e la Francia — Discorsi dei deputati Nervo e Boselli.*

La seduta comincia alle ore 2 10 pomeridiane.

Il segretario Capponi legge il processo verbale della tornata precedente, che è approvato.

COMUNICASI ALLA CAMERA L'INVITO DI FARSI RAPPRESENTARE ALL'INAUGURAZIONE DEL MONUMENTO AI CADUTI NELLA BATTAGLIA DI MONTEBELLO.

PRESIDENTE. È giunta alla Presidenza la seguente comunicazione :

« Il giorno 20 di questo mese, ricorrendo l'anniversario della battaglia di Montebello, sarà inaugurato il monumento nel quale, per cura di un comitato di privati cittadini, e con le oblazioni di Sua Maestà il Re, dei Reali Principi, del Governo e di numerosa cittadinanza, furono raccolte le ossa dei prodi caduti combattendo dall'una parte e dall'altra nella memorabile giornata. Si ha ragione di sperare che la pia cerimonia sia onorata dalla presenza di S. A. R. il duca d'Aosta o di S. A. R. il duca di Genova, e ora il comitato promotore si reca a dovere di pregare l'E. V. affinché voglia far invito in suo nome alla Camera dei deputati di intervenire alla inaugurazione.

« Io mi riservo di comunicare all'E. V. il programma della cerimonia, e prego intanto l'E. V. di gradire l'espressione della mia osservanza.

« *Il presidente del comitato promotore dell'ossario di Montebello*

« Depretis. »

Se la Camera lo crede, si potranno invitare i deputati della provincia, che si trovano sul luogo, di rappresentare la Camera, e si farà in modo che uno dei membri della Presidenza si metta alla testa di questa rappresentanza.

Voci. Benissimo!

PRESIDENTE. Non essendovi opposizioni, s'intenderà così stabilito.

PROPOSTE DEI DEPUTATI ZUCCONI E LUZZATTI SULL'ORDINE DEL GIORNO.

ZUCCONI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Su che cosa?

ZUCCONI. Sull'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

ZUCCONI. Domanderei alla Presidenza di farci conoscere a che punto si trovino i lavori d'una Commissione parlamentare.

PRESIDENTE. Quale Commissione?

ZUCCONI. Si tratta della Giunta parlamentare eletta per riferire sul disegno di legge riguardante la convalidazione del regio decreto, concernente l'amministrazione dell'Asse ecclesiastico di Roma.

PRESIDENTE. Secondo le notizie che la Presidenza ha, questa relazione è pronta, e potrà essere letta presto alla Commissione, e presentata alla Camera fra cinque o sei giorni.

ZUCCONI. Ringrazio l'onorevole presidente delle informazioni datemi.

LUZZATTI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. L'onorevole Luzzatti ha facoltà di parlare.

IUZZATTI. Io vorrei fare un'analogia domanda per il disegno di legge sugli assegni bancari, che è stato presentato dall'onorevole ministro delle finanze, d'accordo col ministro del commercio e di cui dovrebbe essere già pronta la relazione. Questa legge è urgentissima, e senza di essa non sarà possibile di sistemare in modo definitivo in Italia le stanze di compensazione. Rivolgo quindi preghiera alla Presidenza affinchè voglia sollecitare la presentazione di quella relazione.

MAGLIANI, ministro delle finanze. Domando di parlare.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro delle finanze ha facoltà di parlare.

MINISTRO DELLE FINANZE. Io mi associo alle premure fatte dall'onorevole Luzzatti, e se può avere efficacia qualche mia parola di raccomandazione e di preghiera, insisterei presso la Commissione affinchè voglia compiere al più presto il suo lavoro.

PRESIDENTE. La Presidenza si farà un dovere di avvertire i membri della Commissione e il relatore, se è stato già nominato, affinchè sia ad essi manifesto il desiderio testè espresso dalla Camera, e si provveda ad ottemperarvi.

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DEL TRATTATO DI COMMERCIO TRA L'ITALIA E LA FRANCIA.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del trattato di commercio tra l'Italia e la Francia.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Nervo.

NERVO. Onorevoli colleghi, i discorsi molto importanti che in questi giorni avete udito dai nostri colleghi, che hanno parlato su questo grave argomento, vi devono certamente aver dimostrato di quanta importanza e gravità sia lo stesso argomento per le odierne condizioni economiche del paese. Si è quindi con grande esitanza che io mi accingo ad esporvi alla buona, come è mio solito, il mio modo di vedere sopra questa faccenda, imperocchè qui, o signori, non si tratta di questione politica; si tratta della questione dell'indirizzo economico del paese, epperò credo sia lecito a coloro che hanno l'onore d'appartenere ad una data parte della Camera l'esporre francamente, sinceramente il loro avviso, senza fare con ciò atto di ostilità verso il Ministero, del quale si dichiarano amici, come so di esserlo io. Credo che il Ministero intenda di lasciare ai suoi amici la necessaria libertà d'azione per esprimere

il loro avviso sopra una questione così grave, senza che ciò abbia a reputarsi un atto a lui ostile.

Debbo fare anche un'altra dichiarazione, prima di accingermi a dirvi il mio modo di vedere sul presente trattato di commercio, e questa dichiarazione tende a manifestare la mia simpatia per il nobile popolo col quale il Governo ha stipulato questo trattato. Non intendo, con ciò che starò per dire relativamente alle questioni che questo trattato suscita, non intendo, dico, di fare un atto ostile che possa menomare la simpatia e l'amicizia che ho per quel popolo; io non dimentico, come ebbe già a dire il mio onorevole amico Lualdi, quando abbiamo interrogato il Ministero sull'argomento della tariffa generale, non dimentico che l'Italia deve molto alla Francia; ma io ho troppo alto concetto degli elevati sentimenti dei reggitori di quel popolo, e di quel popolo stesso per poter credere che essi, perchè ci hanno aiutato a risorgere dal nostro secolare letargo politico, vogliano pretendere che l'Italia comprometta talmente il suo avvenire, da scemare e quasi distruggere quella legittima influenza alla quale ha diritto fra le grandi nazioni.

Ciò premesso, toccherò brevemente i vari punti, che, a mio avviso, debbono richiamare la nostra particolare attenzione. Vi dirò anzitutto delle attuali condizioni della nostra legislazione doganale in conformità dei trattati che abbiamo in corso e della vigente tariffa generale. Poi, un cenno sopra il nuovo indirizzo, che la legislazione commerciale dei maggiori Stati d'Europa tende a prendere. Quindi passerò ad esporvi per sommi capi il mio modo di vedere sul trattato e sulla convenzione di navigazione marittima, che fu prorogata fino alla fine del 1882. Dopo di ciò soggiungerò alcune osservazioni sul problema finanziario che, per me, si coordina intimamente col problema economico del trattato, e verrò ad una conclusione.

Io vi prego, onorevoli colleghi, di essere indulgenti nell'ascoltarmi, perchè non posseggo la faccenda di molti di voi; io dirò alla buona le mie opinioni in proposito.

Non ho bisogno di ripetere in modo particolare quale sia l'odierna nostra condizione, rispetto alla legislazione doganale, che ora regola i nostri rapporti coll'estero. Voi già sapete, onorevoli colleghi, che questa legislazione doganale ripete la sua origine dal trattato colla Francia del 1863, trattato che servì di base a molti altri che vennero dopo, e col quale, mercè ben undici proroghe, regolammo i nostri scambi con quel paese fino al 1° febbraio 1879. A partire da quest'ultima epoca ed in forza dell'atto del 15 gennaio dello stesso anno, le nostre relazioni commerciali colla Francia ebbero per base una

nuova tariffa convenzionale che era ancora quella del 1863, ma con tutte le modificazioni, che l'Italia aveva posteriormente concesse ad altri Stati: quindi si può dire che oggidì noi siamo ancora retti dai principii, a cui si informa il trattato del 1863; accanto alla tariffa convenzionale adottata temporaneamente coll'atto del 15 gennaio 1879 abbiamo una tariffa generale, quella tariffa che, come ben ricordate, abbiamo approvato nel maggio del 1878, dopo l'approvazione del trattato colla Francia.

Voi ricordate anche, onorevoli colleghi, come la stessa competentissima Commissione, che studiò a fondo le questioni sollevate dal trattato di commercio colla Francia del 1877, accennò alla necessità di dotare il paese d'una tariffa generale accuratamente studiata, e coordinata colle odierne condizioni dell'industria nazionale; ma, sfortunatamente, l'importanza che una tariffa generale ha per la nostra legislazione commerciale e per l'incremento delle nostre industrie è sfuggita, bisogna convenirne, all'amministrazione che è preposta a questo importante ramo dei servizi pubblici; imperocchè l'onorevole Magliani, quando dovette sostenere nel 1878 la tariffa generale in quest'Aula, ebbe a dire come alla sua venuta al Ministero l'avesse già trovata preparata e non avesse avuto tempo sufficiente per farne un accurato esame; e quando dalla Commissione, la quale riferì sul trattato di commercio colla Francia, gli fu chiesta questa tariffa, egli si trovò nella impossibilità di farne una radicale revisione, e dovette rimetterla alla Commissione stessa, si può dire tale e quale l'aveva trovata preparata dall'amministrazione delle gabelle. Fatto è che quella tariffa generale del 1878 non ha potuto essere studiata dall'onorevole Magliani, alla cui perpicacia e competenza certo non sarebbero sfuggiti i gravissimi difetti della tariffa medesima, come non sono sfuggiti alla grande competenza della Commissione parlamentare di quell'epoca; la quale nel riferirvi sul trattato di commercio ebbe a dire:

« Nè meno opportuna è la disposizione con la quale il Governo assume l'obbligo durante la Sessione del 1880 di presentare un disegno di legge per la revisione della tariffa generale. Una disposizione analoga trovasi nel progetto di legge, con cui il conte Cavour presentava al Parlamento subalpino la sua celebrata riforma daziaria. Senza tale disposizione la vostra Commissione non oserebbe proporvi l'approvazione di un insieme di provvedimenti così complessi, con la sollecitudine richiesta dalle contingenze esteriori, le quali dominano la nostra volontà. »

Ora, signori, per queste dichiarazioni della Commissione che riferì sul trattato del 1877; per le di-

chiarazioni fatte dall'onorevole Magliani, quando si discusse la tariffa generale del 1878, egli era evidente che l'amministrazione doveva accingersi ad uno studio serio, profondo ed analitico, di tutti gli elementi costitutivi di questa tariffa. Ma, signori, noi non abbiamo nella nostra amministrazione quelle tradizioni, che ha la Francia, dove con costanti studi si tende sempre a migliorare il servizio a cui ciascuna amministrazione presiede; e ciò anche dipende dal continuo mutarsi dei ministri presso di noi. Ora con questo nostro sistema di non dare importanza ad una delle più vitali questioni, che toccano l'ordinamento della nostra legislazione doganale, che cosa ne avviene, signori? Ne avviene che il Governo ha lasciato trascorrere circa 3 anni dall'epoca dell'approvazione della tariffa generale a quella della ripresa dei negoziati per il nuovo trattato, senza curarsi di compilare questo documento che doveva servire per i nuovi negoziati; ne avvenne che il nostro Governo si presentò ai negoziatori francesi con armi molto disuguali, come fu già accennato dai miei onorevoli colleghi; mentre quei negoziatori erano armati sino ai denti da analisi di prezzi, da notizie sul costo di prodotti industriali, e sapendo perfettamente in precedenza i limiti dei dazi a cui la Francia poteva andare per garantire i suoi interessi sul terreno del nuovo indirizzo, ch'essa decise di dare alla sua politica commerciale con una nuova tariffa generale elevatissima.

E non avete, onorevoli colleghi, che a leggere i verbali delle conferenze per i negoziati di questo trattato, per convincervi della posizione inferiore in cui sgraziatamente questo fatto precedente di non aver studiato punto la tariffa generale, pose l'onorevole ministro del commercio e l'onorevole Magliani, ed i loro egregi delegati, per trattare a fondo questa questione dinanzi ad uomini tanto competenti e così ben provvisti di argomenti, studiati analiticamente sotto tutti i loro aspetti. Tale essendo la condizione delle cose quando il Ministero si accinse a questi negoziati, quale è l'indirizzo che il Ministero stesso credette di dare a questo lavoro importantissimo della revisione delle nostre tariffe doganali? Ebbene, o signori, anche qui basta dare un'occhiata alla relazione ministeriale, che precede il trattato e alla relazione dell'onorevole Commissione, che ebbe ad esaminarlo, per convincersi che Governo e Commissione credono utile pel paese di persistere nel sistema inaugurato col trattato del 1863, che aprì le porte d'Italia a quattro battenti ai prodotti industriali esteri, senza tener conto di tutti i riguardi a cui hanno diritto le nostre industrie similari. E questo, o signori, vi fu già dimostrato dal bel discorso che fece l'onorevole

LEGISL. XIV — 1ª SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 4 MAGGIO 1882

mio collega ed amico Branca, favorevole al trattato, il quale vi espone tutti i difetti del trattato medesimo.

Egli non si peritò di dirvi (ed io lo lodo di averlo fatto) come sembri che i negozianti italiani avessero di mira tutte le industrie nostrane, che accennano a svolgersi e si affrettassero a consentire riduzioni di dazi a favore dei prodotti similari francesi. Pare che l'esposizione nazionale di Milano abbia dato ai nostri negozianti argomento per credere che varie delle nostre industrie non abbiano più bisogno di essere equamente tutelate, e che possano senz'altro essere esposte ai colpi della concorrenza estera.

Con questo sistema di ribassare i dazi perchè una industria accenna a svolgersi, o perchè non la si crede suscettibile di attecchire nel nostro paese, l'incremento della produzione nazionale sarà difficilissimo, per non dire impossibile. Questo indirizzo, adottato dal Ministero per la revisione della nostra legislazione commerciale, è proprio confacente alle vere esigenze delle odierne condizioni economiche del paese?

Se questo sistema è proprio quello che meglio si addica a coteste esigenze, in questo caso io credo che si dovrebbe dare tutto l'appoggio a questo trattato; ma se questo sistema riuscirà nocivissimo a talune nostre industrie manifatturiere ed alla nostra agricoltura, e contrario a quel retto concetto direttivo, che gli uomini di Stato debbono avere per una cosa di sì alta importanza, quale si è quella del miglioramento delle condizioni economiche del paese, dal quale dipende anche il miglioramento delle sue finanze e della sua potenza militare e politica, allora io dico: vediamo quali sono i difetti di questo trattato e come ci si possa rimediare.

La necessità di esaminare se il trattamento fatto alle industrie nazionali ed anche alla generalità dei consumatori, sia proprio conforme alle esigenze delle odierne condizioni del paese, questa necessità, o signori, si manifesta più evidente a fronte del nuovo indirizzo che i maggiori Stati d'Europa hanno adottato per la revisione della loro tariffa generale doganale.

Voi sapete, onorevoli colleghi, come, prima dell'Austria, la Germania, dopo avere abbracciato francamente il sistema del libero scambio, si sia persuasa che per molte ragioni d'ordine economico e finanziario le convenisse di seguire un'altra via, adottando una politica molto più restrittiva nelle concessioni verso i paesi, con cui quella nazione ha rapporti di scambi. Voi sapete che, fin dal 1879, la Germania adottò una tariffa generale, la quale rialzò

in modo molto sensibile i dazi d'entrata per guarentire meglio gl'interessi delle sue industrie e della sua agricoltura. Dopo la Germania venne la Francia. La Francia, voi pure lo sapete, si accinse a questo lavoro dopo di avere respinto il nostro trattato del 1877; ed impiegò quattro anni, come vi accennava ieri l'altro un nostro onorevole collega, a fare questi studi, tanta era l'importanza che ad essi attribuiva. Dopo la Francia vediamo l'Austria che fa altrettanto, e sebbene per l'Austria non sia prossima la scadenza del suo trattato con l'Italia, tuttavia, senza credere con ciò di perturbare per nulla le sue relazioni politiche colla Germania e con altri paesi, ha studiata una nuova tariffa generale assai elevata, e il relativo disegno di legge fu già presentato a quel Parlamento.

L'onorevole Calciati ieri ebbe già occasione di accennare ad alcuni dei dazi nuovi, che l'Austria intende adottare con quella tariffa generale. Permettete che io indichi alcuni altri di questi dazi, che vi faranno manifesto che cosa l'Italia debba aspettarsi dalla nostra vicina, quando dovrà addivenirsi alla revisione del trattato di commercio del 1878. Le variazioni introdotte nella sovramentionata tariffa tendono a tre distinti scopi: proteggere cioè gli interessi industriali, gl'interessi agrari ed aumentare alquanto le risorse dell'erario, pur tenendo conto dei riguardi dovuti ai consumatori. Vediamo, per esempio, i dazi intesi a procacciare maggiori introiti alle finanze:

Il cacao da fiorini 16 il quintale fu portato a fiorini 24, cioè a lire 60; il caffè crudo da fiorini 24 a 40; il the da fiorini 50 a 100; i fichi secchi da 40 centesimi di fiorino a 12 fiorini, cioè da una lira a 30 lire il quintale; l'uva passa da lire 15 a 30 lire; il vino in botti da lire 30 a 50 lire; il vino spumante da lire 50 a 125 lire; le conserve alimentari da lire 87 50 a 100 lire; le pelliccerie da lire 5 e 22 50 a lire 25 e 125.

Dall'applicazione di questi aumenti il Governo austriaco si ripromette un maggiore introito di 20 milioni di lire.

Il dazio sui prodotti rurali, nei quali si teme la concorrenza della Russia e di alcuni paesi dell'oriente dell'Europa e la concorrenza americana, venne aumentato nelle seguenti proporzioni:

Lire 0 62 il quintale per l'orzo, il maiz, l'avena e la segala, prima esenti;

Lire 1 25 il quintale pel grano e pel miglio, prima esenti;

Lire 1 25 il quintale i frutti col guscio, ora esenti;

Lire 3 75 il quintale la farina, ora esente;

Lire 5 il quintale i legumi fini da tavola;

LEGISL. XIV — 1^a SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 4 MAGGIO 1882

Da lire 10 a lire 25 per capo i buoi;

Da lire 3 75 a lire 7 50 per capo le vacche;

A lire 13 il quintale il pollame e la cacciagione, ora esente.

Fu pure aumentato notevolmente il dazio di entrata sul burro, sul latte, sul grasso, sego, ecc.

Fra gli aumenti che riguardano prodotti manufatti, noto quello del 14 per cento del dazio sui velluti e tessuti *forma velluti*, sui nastri, sui bottoni e sulla passamanteria.

Un aumento del 136 per cento sui fili di seta da cucire; un altro aumento del 33 per cento sui tessuti di seta pura; un dazio di lire 37 50 per quintale sulla carta da parati, con aumento del 25 per cento sul dazio attuale.

E potrei citarvi molti altri articoli che furono aumentati in queste proporzioni.

Ora mi domando, onorevoli colleghi, quale sarà la condizione in cui si troverà l'Italia quando dovrà di nuovo trattare coll'Austria, quando cioè sarà prossima la scadenza dell'attuale trattato con quella potenza? Mi faccio ancora questa domanda: a fronte di questa tendenza, che io mi spiego sino ad un certo punto, ma che non voglio giudicare, degli Stati più importanti d'Europa a circondarsi di una nuova barriera di elevatissimi dazi doganali, in quali condizioni si troverà l'Italia quando noi approvassimo questa nuova tariffa convenzionale con la Francia, la quale, per la clausola della nazione più favorita, diventerà necessariamente la vera tariffa generale per tutti gli altri Stati coi quali abbiamo convenzioni di commercio?

Evidentemente per effetto di questa clausola, tutte le nuove concessioni, che ora si son fatte alla Francia col trattato del 3 novembre 1881, saranno di diritto acquisite a favore di tutti quegli Stati.

Quali compensi potremo chiedere a quei paesi quando, venuto il momento di stipulare nuovi accordi con essi, noi avessimo a chiedere loro speciali concessioni?

Io chieggo se sia vera prudenza di Stato il mettere l'Italia in tale inferiore posizione rispetto alla sua legislazione doganale. Tale questione, o signori, merita il più serio esame.

Premesse queste brevi considerazioni sopra le condizioni attuali della nostra legislazione doganale e sopra la tendenza accentuatissima dell'Europa, o, almeno, dei principali Stati d'Europa, a rialzare la loro tariffa doganale, è bene, o signori, rendersi un po' conto brevemente, prima di apprezzare il merito intrinseco del trattato, delle odierne condizioni economiche del paese, per sapere quale influenza possa avere sopra queste condizioni l'applicazione di questa nuova tariffa convenzionale con la Francia. Voi

avete già udito dai nostri onorevoli colleghi quali apprensioni si hanno per le nostre industrie, e per la nostra agricoltura, che è la principale delle industrie in Italia, la base della produzione nazionale. Si tratta di una industria, il cui capitale fisso, cioè il valore dei fondi coltivati si reputa ascendere per lo meno a 20 miliardi, e il cui capitale circolante è almeno di due miliardi, calcolandolo soltanto in ragione media di lire 100 ogni ettaro. Sono calcoli fatti all'ingrosso, ma che servono per dare una idea della importanza enorme che l'industria agraria ha in Italia, ed a dimostrare quanto numerosi e gravi siano gli interessi, che possono essere lesi profondamente da un erroneo indirizzo della nostra politica commerciale. Se con questo indirizzo voi rendete più difficile lo smercio all'estero di taluni dei più importanti prodotti della nostra agricoltura, voi provocate una diminuzione del reddito dei terreni, la quale avrà per naturale conseguenza la diminuzione del loro valore e contribuirà eziandio a far diminuire i salari delle classi rurali, che traggono dal loro lavoro giornaliero i mezzi di sussistenza.

In tale stato di cose non si può, o signori, modificare con un tratto di penna e col cuor leggero, il trattamento doganale esistente per taluni più importanti prodotti agricoli del nostro paese, senza esporre la nostra agricoltura a gravissimi danni.

Ma si dice: diminuirà in Francia il bisogno di acquistare bestiame dall'Italia, e il maggior consumo, che da noi si farà di carne, compenserà gli allevatori della diminuita esportazione di bestiame in quel paese. Onde questo trattamento non può fare gran danno alla nostra agricoltura.

Io credo che dobbiamo considerare le cose nel loro complesso, e renderci conto se, oggidì, la industria agraria in Italia possa sopportare una prova di questo genere, e se il trattamento poco rigoroso, che dal trattato le è fatto, essa possa sopportarlo senza rimanere paralizzata e quasi schiacciata.

Che la nostra industria manifatturiera ed agraria, non si trovi in Italia in quella condizione così florida come a taluni piace di credere, lo provano dati molto positivi, che le nostre statistiche ci danno. Se voi osservate, per esempio, il movimento della nostra importazione ed esportazione, che in mancanza di una statistica della produzione nazionale può essere preso come il termometro dello svolgimento delle forze economiche del paese, voi vedrete che se questo movimento non è stazionario, non è neppure progressivo.

Ciò fu già dimostrato alla Camera; ma io vi citerò soltanto due cifre generali, ad 8 anni di distanza. Io prendo il movimento commerciale del

1872, due anni dopo la completa unificazione politica d'Italia, quando la espansione dei suoi scambi aveva già potuto prendere un altro indirizzo e offrire un concetto più veritiero del complesso delle sue forze economiche. Ebbene, o signori, le importazioni del 1872 giunsero a 1186 milioni, quelle del 1880 a 1225; quindi in 8 anni si ebbe il meschino aumento di 39 milioni, cioè il 3 30 per cento.

Ma io non considero questo che come un sintomo. Se presso di noi vi fosse il progresso industriale in una proporzione anche alquanto inferiore a quella che si verifica in Francia, dove nello stesso periodo di tempo da 3 miliardi e mezzo si è arrivati ad un movimento commerciale di otto miliardi, le nostre importazioni ed esportazioni dal 1872 in poi avrebbero dovuto aumentare, non dico nella stessa misura, ma almeno in una proporzione di qualche rilevanza.

Se guardiamo alle esportazioni, vediamo che nel 1872 esse ascsero a 1166 milioni e nel 1880 a 1132 milioni; diminuzione nel 1880 di 34 milioni sul 1872. So bene che non bisogna attribuire un'importanza assoluta a queste cifre, i cui elementi costitutivi non sono sempre i più esatti. Ma, anche a considerarle soltanto come l'espressione approssimativa del nostro movimento commerciale, dico che c'è proprio da impensierirsi per la straordinaria lentezza del modo in cui cotesto movimento si esplica.

Di questo doloroso fatto voi trovate anche la conferma se ragguagliate le cifre generali dello stesso movimento alla popolazione del regno nelle due epoche sovra indicate, la quale nel 1872 era certamente al disotto di quella del 1880.

Facendo questo confronto voi troverete, che nel 1872 il movimento commerciale del paese corrispondeva ad una media di 84 lire per abitante, e che pel 1880 la stessa media non è punto aumentata! Ciò dimostra che siamo in questa parte del nostro movimento economico stazionari, come gli abitanti dell'agro romano, onorevole Zeppa.

ZEPPA. Consumiamo noi.

NERVO. L'onorevole Zeppa dice che consumiamo noi: io mi rallegrerei che ci fosse questo maggior consumo, e che le nostre classi operaie e rurali, per cui il cibo sostanzioso della carne è cosa sì poco frequente, trovassero nella maggior produzione nazionale di sostanze alimentari e di oggetti manufatti la possibilità di meglio soddisfare ai loro bisogni. Ma se bado al fatto che è aumentata la importazione di prodotti delle fabbriche estere, e che la inchiesta agraria ha rilevato quanto lasci a desiderare il regime alimentare delle nostre plebi, non ho fondato motivo per credere che lo stato stazionario del

nostro movimento commerciale dipenda da che il paese consuma molto di più.

D'altronde, siccome questo maggior consumo non può sciadersi da una maggiore esportazione dei nostri prodotti all'estero, io prego l'onorevole mio amico Zeppa a spiegarmi come in otto anni, pure essendosi consumato di più nel paese, non ci sia stato un aumento proporzionale nei nostri scambi con l'estero.

Il vero sarà che se si produce di più e si consuma anche di più nell'interno del paese, questa maggior produzione non è tale da influire sensibilmente sulle nostre esportazioni, che raggiungono appena le proporzioni del Belgio, cioè di uno Stato che è soltanto la quinta parte d'Italia.

Ma c'è un'altra cifra che vi prova la lentissima misura nella quale il miglioramento economico del paese progredisce; voglio alludere al movimento dei transiti, dal quale l'Italia tanto si aspettava. Il transito del 1872 raggiunse appena il valore di 121 milioni, mentre quello del 1880 fu di 117 milioni; ci fu quindi una diminuzione di 4 milioni. Quantunque il transito non abbia diretta attinenza con la produzione nazionale, esso ha tuttavia un'attinenza con le relazioni che l'Italia ha saputo procurarsi all'estero per giovare della sua bellissima posizione geografica di ponte avanzato verso l'Oriente, per chiamare a sé i prodotti di quelle regioni e trasmetterli all'Europa occidentale.

Ebbene, o signori, come spiegate voi questa differenza? Io la spiego in questo senso, che non abbiamo saputo avvantaggiarci degli ingenti capitali che abbiamo speso per forare le Alpi, per richiamare un maggior traffico di merci nel nostro paese.

Nel 1872 il transito attraverso l'Italia delle merci provenienti dall'America meridionale e centrale saliva a 7,400,000 lire; nel 1880 lo vediamo ridotto a lire 1,412,000.

Il transito verso gli Stati Uniti di America raggiunse nel 1872 la somma di circa tre milioni di lire, nel 1880 troviamo questa somma ridotta a poco più di un milione.

Il transito delle merci provenienti dall'Austria fu nel 1872 di lire 67,753,000, e nel 1880 non raggiunse più che la somma di circa 56 milioni con una diminuzione di più di 11 milioni e mezzo.

Maggiore fu la diminuzione del transito delle merci destinate verso l'Austria, imperocchè dalla cifra di 53 milioni e mezzo nel 1872 essa discese a 16 milioni ed un quarto nel 1880.

Evidentemente il commercio di transito dall'Austria e verso l'Austria scelse altre vie senza che noi ce ne dessimo pensiero.

Lo stesso si può dire del transito di provenienza

dalla Francia, il quale da 22 milioni nel 1872 scese a 18 milioni ed un quarto nel 1880, mentre il transito di destinazione verso quel paese precipitò da 43 milioni a 23 milioni. Dinanzi a queste diverse cifre, che ci dimostrano che questo traffico invece di aumentare diminuisce, io proprio devo dire che anche rispetto a questa parte del suo sviluppo economico, l'Italia è in condizioni poco liete.

Poichè ho parlato del *transito*, permettetemi che io dica pure due parole dei nostri scambi *diretti*, degli scambi che facciamo direttamente coi paesi dei quali consumiamo certi prodotti.

È una delle massime elementari di una buona ed accorta *politica commerciale* quella di assicurarsi la possibilità di avere *direttamente* dai paesi di produzione quelle merci, di cui si può abbisognare pel proprio consumo. Operando diversamente noi lasciamo ai popoli intermediari un profitto, che aumenta per noi il prezzo di costo di quelle merci.

In quali condizioni si trova l'Italia sotto questo rispetto? eccovi alcune cifre che vi chiariranno questo punto.

Nel 1880 abbiamo importato più di 86 mila quintali di caffè del complessivo valore di circa 19 milioni di lire. Appena 11,742, quintali li abbiamo avuti direttamente dai luoghi di produzione, tutto il resto lo abbiamo chiesto da altri paesi di Europa, che hanno saputo crearsi grandi depositi di coloniali.

E così 49 mila 500 quintali li avemmo dall'Inghilterra; circa 20 mila o 500 quintali ce li diede la Francia; 3,385 quintali l'Austria; e 2,703 l'Olanda.

Lo stesso succede per le gomme esotiche, di cui nel 1880 abbiamo importato 48,178 quintali pel valore di più di 10 milioni e mezzo.

Solo 21,500 quintali di questa merce abbiamo preso direttamente nei luoghi d'origine; il resto ce lo diedero l'Austria (7990 quintali), la Francia (13,755 quintali), la Gran Bretagna (2,652 quintali).

E così può dirsi anche del cotone *in massa*, la cui importazione ascese nel 1880 a 472,430 quintali del complessivo valore di lire 82,675,000. Circa 111 mila quintali ci furono dati dall'Austria (19,641 quintali), dalla Francia (11,497 quintali), dall'Inghilterra (79,815 quintali).

Per non tediare la Camera con questi particolari tralascio di soffermarmi sopra altre merci, che prendiamo eziandio di seconda mano con sensibile maggior costo.

Ieri l'onorevole Gagliardo, che ebbe la gentilezza di citarmi, vi espose già con molta chiarezza d'idee, e con grandissima competenza, meglio di quello che io possa fare, in quali inferiori condizioni noi ci troviamo per questi scambi rispetto ad altri paesi.

Dalle assennate sue affermazioni in proposito io deduco essere indispensabile ed urgente l'avvisare ai mezzi di migliorare i nostri scambi *diretti*. E le sue osservazioni avvalorano il mio ordine di idee, perchè noi trovandoci dinanzi alla questione gravissima di dover rivedere la nostra legislazione doganale, dobbiamo certamente esaminare tal questione anche dal punto di vista delle relazioni dirette, che con un'accorta politica commerciale possiamo assicurarci.

Queste relazioni dirette coi paesi, di cui consumiamo i prodotti, possono essere grandemente agevolate dalle nuove convenzioni di commercio, se queste non dovranno essere calcate sopra la falsa riga delle stipulazioni del 1862 e 1863, tanto riguardo alle convenzioni di navigazione, come riguardo ai trattati di commercio.

Si è perciò che, anche nei riguardi della urgente necessità per noi di aumentare i nostri scambi diretti, io non saprei approvare la nuova tariffa convenzionale colla Francia, se non è coordinata con le esigenze di una savia politica commerciale.

Senza soffermarmi maggiormente sui particolari di questa questione, io dico che sarebbe assolutamente irrazionale, sarebbe sconoscere i più legittimi desiderii del paese l'approvare un trattato, senza subordinare la nuova tariffa convenzionale a tutte queste contingenze. Ricordatevi, onorevoli colleghi, che noi abbiamo niente meno che 34 trattati di commercio, con altrettanti paesi, di cui una buona metà hanno certamente una grande importanza.

Dopo questo breve cenno sulle odierne condizioni, per me, poco favorevoli delle industrie e dei commerci italiani, almeno non tanto favorevoli come a taluno piace di credere, io mi soffermerò alquanto sullo stato della proprietà fondiaria e dell'agricoltura, le quali si trovano gravemente colpite da questa nuova convenzione colla Francia.

Io non mi addenterò, e non sarei competente a farlo, nei particolari dell'industria agraria per dimostrarvi la perniciosa influenza che questa convenzione eserciterebbe qualora venisse approvata. Ciò fu già fatto da colleghi che conoscono a fondo queste cose.

Io rammenterò soltanto alcune cifre generali, che debbono richiamare la più seria nostra attenzione, come quelle che ci danno un'idea abbastanza esatta della possibilità o meno per la proprietà fondiaria e per l'agricoltura di sopportare il trattamento che loro si vuol fare.

Si è detto da qualcuno che non sarà poi di grande nocimento il trattamento fatto dal presente trattato al bestiame, e ad altri prodotti agrari. Ma se questo trattamento avrà per conseguenza di sce-

LEGISL. XIV — 1^a SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 4 MAGGIO 1882

mare il reddito dei terreni, egli è chiaro che questa conseguenza riuscirà tanto più sensibile per i proprietari e per gli agricoltori, quanto meno floride sono già oggidì le loro condizioni.

Voi potrete, onorevoli colleghi, farvi un'idea di queste condizioni quando porrete mente all'enorme carico, che oggidì pesa sulla proprietà fondiaria e sull'agricoltura sotto forma di tasse dirette ed indirette e di debito ipotecario.

Il primo di questi carichi si avvicina ai 900 milioni all'anno: sono cose proprio da far strabiliare; eppure, se fate una piccola analisi, voi vi persuaderete dell'esattezza di questa cifra. Ed è bene non dimenticarla, imperocchè noi rappresentiamo anche qui gl'interessi di questa grandissima parte della ricchezza del paese.

Vedete: l'importo della tassa erariale sui terreni e sui fabbricati è presunto pel 1882 nella somma di 189 milioni; la sovrimposta comunale e provinciale saliva sin dal 1879 a 179 milioni e mezzo; ciò ne dà già un onere di 368,700,000 lire d'imposte dirette. Inoltre non si deve dimenticare che la proprietà paga l'imposta sulla ricchezza mobile relativa all'interesse dei mutui, che essa riceve dai capitalisti. Ora, questi interessi risultano dall'accertamento fatto per l'applicazione della tassa sulla ricchezza mobile per l'aumentare di 275 milioni, benchè la statistica del debito ipotecario li porti a più di 360 milioni all'anno, e la tassa del 13 20 per cento su costesti 275 milioni d'interessi ascende a 37,600,000 lire, che, formano un onere da aggiungersi alla tassa fondiaria.

Dopo ciò vengono gli interessi del debito ipotecario, di cui l'amministrazione delle finanze fa da molti anni un'elaborata statistica, dalla quale si ricava che alla fine del 1879 questo debito fruttifero ascendeva alla cospicua somma di 6073 milioni di lire di *capitali assicurati*, alla quale erano da aggiungersi 782 milioni di *rendite capitalizzate*, onde un debito totale fruttifero di ben 6885 milioni.

Ammettendo che l'interesse medio di questo debito sia soltanto del 6 per cento, si ha un onere annuale di più di 411 milioni a carico della proprietà fondiaria.

Aggiungendo quest'ultima somma alle altre, voi arrivate a 817 milioni e mezzo di carichi diretti sopra la proprietà fondiaria. Ma, signori, gli oneri che gravitano su questa proprietà non terminano ancora lì, imperocchè essa va pur soggetta alle tasse di registro, bollo ed ipoteche. Al dire dei competenti, i due terzi circa di coteste tasse provengono dal movimento della proprietà fondiaria, sono quindi altri 87 milioni di carichi indiretti, coi quali si

giunge alla enorme complessiva cifra di 905 milioni d'oneri annuali.

Sarebbe interessante l'accertare in quale proporzione questo gravissimo carico sta col reddito lordo della proprietà fondiaria. Ci manca questo dato. Ma il crescente aumento del debito ipotecario fruttifero prova come gli oneri annuali assorbano una parte assai rilevante di quel reddito.

Infatti, secondo la statistica del debito ipotecario, alla fine del 1872 esso ascendeva alla complessiva somma di lire 5,584,544,000 ed alla fine del 1879 a lire 6,597,401,000. Aumento in 7 anni lire 1,012,757,000.

Le provincie, nelle quali questo aumento raggiunge maggiori proporzioni, sono quelle della Toscana, dove esso salì a lire 647,717,000, e le meridionali continentali, dove fu di lire 387,707,000.

Con tanto onere di debito ipotecario, come sta la proprietà immobiliare rispetto al credito fondiario? Noi abbiamo da 15 anni otto istituti regionali, che hanno fatto il possibile per aumentare le loro operazioni; ma, per causa di alcuni difetti della legge, del mercato nostro e via dicendo, quest'appoggio del credito fondiario per le proprietà immobili non ha potuto raggiungere quella estensione, che ad esse proprietà sarebbe stata giovevole. In 15 anni il credito fondiario non ha potuto prestare che 350 milioni circa: sono dunque 24 o 25 milioni all'anno.

Ebbene, dovete sapere che il debito ipotecario, il quale si aumenta tutti gli anni di più di 300 milioni, e che, se si tien conto di tutte le perenzioni, degli annullamenti, delle cancellazioni d'ipoteche, presenta in media un effettivo aumento di 62 milioni all'anno. Il credito fondiario non provvedendone che 25, ne conseguita che tutto il resto, cioè gli altri 37 milioni la proprietà fondiaria deve domandarli al credito privato, ai banchieri, agli istituti di credito, alle Casse di risparmio, alle Banche popolari, e via dicendo, come può.

Anche questa, o signori, è una condizione di cose che deve essere considerata nei riguardi delle conseguenze, che dalla politica commerciale adottata dal Governo potranno derivare a carico dei proprietari rurali.

Egli è evidente che, già stremata da tanti oneri, la proprietà rurale andrà a trovarsi in ben peggiori condizioni, se coll'approvazione del trattato colla Francia sarà compromesso l'incremento di uno dei più importanti suoi prodotti.

In tale stato di cose, che mi rincresce di non avere saputo esporre con quella chiarezza che vorrei per poter meglio imprimere la mia persuasione nell'animo dei miei onorevoli colleghi; a fronte delle

LEGISL. XIV — 1ª SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 4 MAGGIO 1882

odierne condizioni economiche del paese, e particolarmente dell'industria manifatturiera e dell'agricoltura, possiamo noi, o signori, assumere la responsabilità di una simile approvazione?

Ora io dovrei soffermarmi a farvi un'analisi anche sommaria dei difetti che ha questo trattato, sui diversi dazi contemplati nella tariffa che vi è annessa, coi quali si è fatta una situazione molto grave a parecchie delle nostre industrie, come a parecchi dei nostri prodotti rurali, ma questi diversi punti sono già stati esaminati da alcuni nostri colleghi, e lo saranno ancora da altri di essi meglio di ciò che lo possa fare io.

Del resto la Camera dovrà certamente occuparsi dei numerosi reclami, che le pervennero da tutte le parti del regno.

In quell'occasione il terreno sarà più propizio per discendere all'analisi dei vari fatti, cui quei reclami si riferiscono. Io mi restringo ora ad esprimere il mio rincrescimento che l'onorevole Commissione non abbia approfondito sufficientemente l'importanza di quei reclami. Ci sono alcune delle industrie che reclamarono, alle quali non si può assolutamente negare di far ragione, ed oso dire anzi che tutti coloro che hanno reclamato hanno fondato diritto ad avere soddisfazione. Ma, si dice, un trattato si respinge o si approva, e quindi non è più il caso di soffermarsi sopra codeste particolari questioni per modificare i dazi pattuiti colla tariffa convenzionale.

Io chieggo perchè non dovremo esaminare a fondo quei reclami, per riconoscere coscienziosamente se sono fondati o no, e per respingere con maggior ragione il trattato se al fondamento dei reclami si aggiunge il fatto, ch'esso non è coordinato ad una nuova tariffa generale, la quale segna un nuovo indirizzo della nostra legislazione doganale più conforme ai bisogni del paese? Io credo, o signori, che noi abbiamo l'obbligo di non passare così leggermente sui lagni di tanta parte dei nostri rappresentanti; noi abbiamo l'obbligo di vedere quali modificazioni si possano fare alla nuova tariffa convenzionale, imperocchè abbiamo l'esempio di paesi dove il Parlamento non approvò l'operato del Governo, e questo non ne fece questione di Gabinetto, mentre per altra parte il rifiuto di approvare il trattato non diede luogo a complicazioni di carattere politico.

Quel paese, voi l'avete già indovinato, è l'Olanda. Si ripigliano, dunque, le trattative, per soddisfare alle giuste e legittime esigenze del paese. I reclami sporti dai numerosi rappresentanti delle nostre industrie e dei nostri interessi agrari trovino la loro giusta soddisfazione in una diversa misura del dazio

che li riguarda, tanto per l'entrata in Italia dei prodotti francesi, come per l'entrata in Francia dei nostri prodotti. Si riformi radicalmente la classificazione e la economia della tariffa generale attuale, la quale, come già ebbi ad accennare, è assolutamente incompleta e difettosa.

Voi avete udito già dall'onorevole Sperino, come questa nostra tariffa non abbia che 633 voci, mentre la tariffa francese ne ha 1207. Ora questo frazionamento delle voci per adattarsi alla multiforme varietà delle industrie, è vantaggiosissima per lo sviluppo industriale di un paese. Invece noi, con la nostra tariffa ridotta a 633 voci che cosa abbiamo? Abbiamo un voluminoso repertorio, col quale le voci che non sono comprese nella tariffa sono assimilate a quelle della tariffa. Da ciò numerose e continue questioni fra i commercianti e gli agenti doganali per interpretare la tariffa. Cosa questa che mette il nostro commercio in una grande inferiorità rispetto al modo in cui si procede nelle dogane francesi.

Le assimilazioni del repertorio non sono poi le più razionali. Lo stesso dicasi della classificazione delle voci.

Io dimostrerò ciò alla Camera brevemente per non tediare.

Questi gravi difetti della nostra tariffa generale si riverbereranno anche sulle tariffe convenzionali.

Data questa condizione di cose rispetto alla tariffa generale, condizione di cose che obbliga il povero commercio a continue lotte coll'amministrazione doganale, io mi domando: dobbiamo noi approvare anche sotto questo rispetto una tariffa convenzionale che si poggia sulla classificazione e sulla nomenclatura di questa tariffa generale? Ma non fosse che questo l'argomento da addurre contro la proposta nuova tariffa convenzionale sarebbe già tale, per chi conosca l'importanza che una tariffa generale ha sull'economia industriale e commerciale del paese, da indurre a negare il voto a questa proposta, ed a chiedere la sospensione di questo trattato.

Permettetemi, affinchè non mi si dica che io faccio degli appunti alla tariffa generale senza addurne la prova, permettemi che io citi alcuni dei suoi difetti.

Voi trovate, per esempio, che la tariffa francese divide i prodotti chimici in 129 voci, mentre la tariffa italiana non la divide che in 59, lasciandone un gran numero fra i *non nominati*, che sono tutti sottoposti ad un uguale dazio d'entrata. E fra questi *non nominati* voi trovate agglomerati: l'acido ossalico, il sale di stagno, i cromati, la glicerina industriale, la glicerina incolore ed inodora, il solfato di soda, lo jodio, la naftalina, il bromuro di potassa,

tutti prodotti di un valore assai diverso per non essere assoggettati ad uno stesso dazio.

Capite!

Voi sapete quanto progresso abbia fatto l'industria dei prodotti chimici. Ogni giorno sorge un prodotto nuovo; la scienza investiga sempre nuovi mezzi di analisi e di sintesi, coi quali essa trasforma la materia e rende passibili nuove applicazioni industriali. Si è perciò che i francesi hanno creduto opportuno di distinguere in sì gran numero di voci i cosiddetti *prodotti chimici*.

Questa savia classificazione protegge l'incremento di questa industria, mentre la nostra la inceppa.

Eccovi un altro esempio:

La tariffa francese divide le materie coloranti in tre diverse categorie; la nostra non ne ammette che una sola.

L'oltremare, l'azzurro di Prussia, quello di calce, il carminio, i colori macinati all'olio, quelli preparati all'acqua, tutti prodotti ben distinti sono compresi nella nostra tariffa sotto la rubrica: *Colori in mattonelle!*

I colori derivanti dal catrame sono divisi in quattro categorie dalla tariffa francese, ed in due categorie soltanto dalla nostra tariffa.

Ora è noto come dopo il progresso fatto nell'estrazione dei colori dai fossili, quanta importanza questa industria abbia acquistato e quanto possa giovare l'agevolarne lo sviluppo anche da noi.

Ma questo concetto di coordinare la classificazione ed il dazio all'intento di promuovere l'impianto e l'incremento nel paese di quelle industrie, che vi possano attecchire, non è certo il precipuo pregio della nostra tariffa generale e delle nostre tariffe convenzionali.

Eccovi altri esempi. I manufatti di terra, di maiolica, di porcellana, che la tariffa francese distingue in 20 voci diverse, da noi la tariffa non li divide che in 7 soltanto.

Voi potete avere un'idea dell'importanza che questa differenza di classificazione può avere sul progresso dell'industria della ceramica in Italia, portandovi colla mente dinanzi ai bei prodotti che questa industria aveva riuniti alla esposizione nazionale a Milano.

Egli è evidente che coll'ammettere soltanto sette diverse voci per gli articoli, di cui parlo, la nostra tariffa permette ai prodotti similari esteri di giungere sul mercato italiano a fare una forte concorrenza a quelli delle nostre fabbriche coll'assoggettarli ad un dazio di entrata che non è sufficientemente proporzionato al loro valore commerciale. Nei lavori di terra le *storte da gas* sono nella no-

stra tariffa messe colle *pipe da tabacco* sotto una voce sola: *terra comune*.

Il *midollo di bue* è compreso nella voce *grasso d'ogni sorta*, insieme all'*oleina liquida* che l'Olanda ci manda a centinaia di botti.

La nostra tariffa, per esempio, classifica fra le macchine *innominate* le *macchine da cucire*. Ora, voi sapete bene che, grazie all'iniziativa dei nostri industriali, queste macchine si fabbricano oggidì anche in Italia, e che per l'importanza del traffico, che se ne fa, esse potrebbero meritare un posto distinto con un trattamento speciale, onde favorire il progresso di questa industria. Volete sapere in che modo la nuova tariffa convenzionale colla Francia favorisce questo progresso? Col ridurre da lire 8 a lire 6 al quintale il dazio di entrata su queste macchine! Si crede forse che anche questa sia un'*industria artificiale* per l'Italia?

Gli *aghi da cucire* nella nostra tariffa generale sono classificati fra le *mercerie comuni* e gli *spilli* fra i *ferri di seconda fabbricazione*, oppure fra le *mercerie!*

Colla nuova tariffa convenzionale colla Francia gli *aghi* e le *spille* entreranno in Italia col dazio di lire una al chilogramma. Anche per questo prodotto dell'industria estera v'è da chiedersi se non convenga agevolarne la fabbricazione in Italia.

Le *serrature*, le *cerniere*, le *seste*, i *perni da serramenti*, che nel nostro paese formano oggetto di un'industria antica e molto diffusa, non trovano alcun riguardo nè nella nostra tariffa generale, nè nella nuova tariffa convenzionale, le quali non accordano una voce distinta a quei prodotti. Sicchè, per applicare il dazio di entrata a quegli oggetti provenienti dalle fabbriche estere, bisognerà ricorrere al *repertorio* che classifica le *serrature di ferro brunito* fra le *mercerie comuni* e le *serrature di ferro verniciato o pulito*, e le *cerniere* fra il ferro di seconda fabbricazione.

Voi vedete che anche qui c'è un criterio che lascia molto a desiderare.

Le *gomene telo-dinamiche* non hanno un posto distinto nè nella tariffa generale, nè nella nuova tariffa convenzionale.

Il *Repertorio* le manda ai *cordami*, categoria XII, n° 181, a, b, ed i *cordami* sono rimandati ai ferri di 2ª fabbricazione, che dalla tariffa generale sono colpiti di un dazio di lire 11 80 il quintale.

Ma la nuova tariffa convenzionale applica ai *cordami* il solo dazio di lire 3 al quintale; è una riduzione enorme che impedirà all'industria nazionale di applicarsi alla fabbricazione delle *gomene telo-dinamiche*.

Non meno sfavorevole si è il trattamento fatto

alle lime d'acciaio, le quali non hanno una voce distinta nè nella tariffa generale, nè nella tariffa convenzionale, e sono comprese fra gli utensili e strumenti per arti e mestieri col dazio d'entrata di lire 14 al quintale nella tariffa generale e lire 10 pure al quintale nella nuova tariffa generale.

Con questa riduzione l'industria della fabbricazione delle lime, già incipiente nell'Italia sarà seriamente compromessa.

Gli strumenti di ottica, di calcolo, di precisione sono agglomerati insieme agli strumenti di chimica e di chirurgia col dazio di entrata di lire 30 al quintale. Ma io voglio pure ammettere che gli strumenti di chirurgia debbano bene avere un certo pregio di precisione, ma che possano proprio agglomerarsi cogli strumenti che servono per le operazioni di geodesia ed astronomia ed assoggettarsi ad uno stesso dazio, io proprio non lo posso ammettere. Noi abbiamo in Italia l'industria degli strumenti di geodesia ed astronomia, che tende a svolgersi molto; come anche quella dei ferri di chirurgia.

L'esposizione a Milano avrebbe dovuto chiamare l'attenzione dell'onorevole ministro dell'industria sopra questi due rami del lavoro nazionale che meritano uno speciale riguardo nelle nuove tariffe convenzionali.

La diversità dei metalli di cui i suddetti strumenti si compongono, il diverso loro uso e la diversità del lavoro che occorre per fabbricarli reclamano un diverso trattamento nel dazio anche dal punto di vista dell'industria paesana.

Perciò credo che sarebbe giusto e razionale farne una distinzione nella nostra tariffa generale e nella nuova tariffa convenzionale onde queste industrie non abbiano ad essere soverchiate da una micidiale concorrenza estera per difetto solo della classificazione.

Passo ora ai mobili che fecero una sì bella mostra all'esposizione di Milano.

La nostra tariffa generale li distingue soltanto in 3 classi; mobili di legno comune non imbottiti, lire 25 il quintale, nuova tariffa convenzionale lire 13; di legno comune imbottiti lire 45 il quintale; nuova tariffa convenzionale lire 40; mobili di legno da ebanista, impiallacciati o intarsiati ed anche imbottiti, lire 65 il quintale; nuova tariffa convenzionale lire 40.

La nuova tariffa convenzionale comprende anche i mobili in legno curvo col dazio di lire 7 50 il quintale, che è lo stesso convenuto coll'Austria col trattato del 1878.

La tariffa generale francese distingue invece i mobili in nove diverse classi, secondo che si tratta di

mobili non guerniti nè ricoperti, o di mobili guerniti e ricoperti.

Questa distinzione è assai più razionale e favorevole all'industria dei mobili in Francia, mentre da noi questa industria rimane maggiormente esposta alla concorrenza francese.

La tariffa francese sembra abbia voluto tener conto della possibilità per la nostra industria dei mobili di giungere in Francia a fare concorrenza ai prodotti similari di quel paese.

Non vorrei tediare la Camera con queste noiose citazioni. Le domando soltanto il permesso di addurle altri due esempi dei gravissimi difetti della classificazione della nostra tariffa generale e della nuova tariffa convenzionale annessa al trattato.

Mi soffermerò sulla voce, *mercerie comuni*. Questa voce comprende un'agglomerazione irrazionale di vari prodotti, la quale riesce di danno a talune nostre industrie.

Eccone un saggio:

Gli acciarini sono classificati cogli zoccoli; i biglietti di ferrovia coi caleidoscopi; la carta da spagolette coi cannocchiali da teatro; le catenelle galvanoelettriche colle collane di gomma elastica; le corde di violino colle cornette di avviso; le capelliere coi diamanti da vetraio; gli orologi a polvere, a sole, ad acqua con ogni lavoro di ferro brunito non particolareggiato, o di metallo inglese qualsiasi; le lame di coltello, separate, sono tassate col dazio di lire 6 al quintale, mentre i coltelli fatti di quelle lame sono soltanto tassati col dazio di lire 16 al quintale negli istromenti di arti e mestieri!

Parimenti danneggiata dalla tariffa generale e dalla tariffa convenzionale è l'industria degli istromenti musicali a fiato, le quali due tariffe comprendono in una sola voce, « *istromenti non nominati* » gli stromenti musicali a fiato, a corda e a percussione, senza distinzione alcuna, col dazio di lire 2 al quintale nella tariffa generale, e di sole lire una nella nuova tariffa convenzionale annessa al trattato. Aggiungasi che, per le parti staccate di strumenti musicali la nostra tariffa generale rimanda alle materie ond'esse si compongono, con che il dazio è talvolta decuplicato.

La tariffa convenzionale francese, invece, sottopone ad un dazio di lire 0 40 l'una le trombe e le trombette d'ordinanza, e di lire 3 l'uno gli altri stromenti a fiato, in ottone.

Insomma, io non terminerei più, se volessi ancora continuare in questa analisi. Il fatto si è che, esaminando proprio imparzialmente l'economia della nostra tariffa generale e quella della nuova tariffa convenzionale con quell'interessamento, che l'amore

del paese, ed il desiderio di tutelare equamente gli interessi delle nostre industrie ci può ispirare si è condotti a deplorare profondamente che il Governo non abbia approfittato del fatto del rifiuto della Francia ad approvare il trattato del 1877 per fare una seria revisione della nostra tariffa generale dal punto di vista delle odierne esigenze del lavoro nazionale e delle finanze dello Stato, ed assumere poscia una simile tariffa a base dei negoziati per la stipulazione di un altro trattato.

Ciò facendo il nostro Governo non avrebbe fatto che imitare la Francia. Allo stato attuale delle cose egli è evidente che, nè la nostra tariffa generale, nè la nuova tariffa convenzionale possono essere assunte come base della revisione della nostra legislazione doganale, senza compromettere gravemente l'avvenire economico del paese. Io ne sono profondamente convinto. E, lo ripeto, si è specialmente per questo motivo, che io non posso dare il mio voto a questo trattato senza una preliminare revisione della base essenziale del trattato stesso.

L'argomento della nuova tariffa convenzionale, stipulata colla Francia, e della tariffa generale, di cui ebbi testè a parlarvi, mi trae a soffermarmi alquanto anche sopra la questione della convenzione di navigazione, su cui alcuni miei onorevoli colleghi ebbero già a richiamare la più seria vostra attenzione, come in particolar modo l'onorevole mio amico Gagliardo, il quale ieri vi trattene con molta competenza di questo grave argomento.

Io ho osservato, o signori, che la stessa onorevole Commissione è persuasa della gravità delle condizioni fatte al nostro paese dal non essersi stipulata una nuova convenzione di navigazione contemporaneamente al trattato, imperocchè essa con apposito ordine del giorno « invita il Governo a non stipulare da qui innanzi con altri Stati la reciprocità assoluta della facoltà di navigazione e commercio di scalo e di cabotaggio, ma a concedere queste facoltà solamente a quegli Stati che a noi concedono altri opportuni e sufficienti compensi. »

Dunque, la Commissione, col fare questa proposta, si è mostrata intimamente convinta della necessità per il nostro paese di non far concessioni riguardo alla facoltà di navigazione e commercio di scalo e cabotaggio senza opportuni e sufficienti compensi, potendone altrimenti essere gravemente danneggiati gli interessi della nostra marineria mercantile.

Ora io mi domando perchè la Commissione non ispinse la sua logica sino a dirsi: ma possiamo noi, se riconosciamo questa necessità, proporre l'approvazione di questo trattato di commercio, col quale sonosi fatte tante concessioni alla Francia, senza

chiedere la contemporanea stipulazione di una nuova convenzione di navigazione, colla quale la Francia ci dia opportuni e sufficienti compensi a queste concessioni? Possiamo noi scindere le due convenzioni in modo che, quando avremo da stipulare i patti di una nuova convenzione di navigazione colla Francia, questa abbia già ottenuto da noi tutto quanto le premeva per i suoi scambi coll'Italia, e non abbia più alcuna ragione per farci delle concessioni riguardo al cabotaggio sulle coste del suo territorio?

Ma l'onorevole Commissione non solo non si è fatta questa domanda, ma propone di portare la proroga della convenzione di navigazione sino alla metà del 1883!

Io credo che la Commissione si è messa qui in aperta contraddizione con se medesima. Questa contraddizione si manifesta maggiormente ancora quando si osserva che la Commissione viene a proporre di protrarre di oltre sei mesi la proroga già accordata dai negoziatori italiani al Governo francese per la durata della suddetta convenzione di navigazione. Io, proprio, non mi ci raccapizzo. Dalle pratiche e positive osservazioni fatte ieri dall'onorevole Gagliardo sopra la questione della convenzione di navigazione e delle sovrattasse di deposito, alle quali l'Italia forse non potrà più sfuggire, io argomento che dall'essersi separato cotesta questione da quella del trattato di commercio il nostro paese può avere grave danno.

Con questa separazione il nostro Governo si è tolto un potente mezzo d'ottenere per la convenzione di navigazione qualsiasi concessione per parte della Francia. Infatti, quale altra concessione potrà fare l'Italia alla Francia per ottenere, ad esempio, la facoltà del cabotaggio nei porti francesi sull'Oceano? Voi sapete meglio di me, onorevoli colleghi, quanta importanza la Francia attribuisca allo sviluppo della sua navigazione marittima, e della sua marineria mercantile, e quali sacrifici l'erario in quel paese si sia imposto per appoggiare questo sviluppo.

Sarebbe per noi assai imprudente il cullarsi nella speranza che la Francia ci conceda qualche cosa sopra il terreno della convenzione di navigazione, se essa non è spinta dalla convenienza di avere da noi qualche altro compenso. Importa, o signori, ripeterlo, quale altra concessione potremo noi fare alla Francia, per aver soddisfazione alle nostre legittime aspirazioni sopra questo terreno, se le avremo concesso tutto ciò che vuole con l'approvazione del trattato di commercio? O io vedo le cose in modo proprio erroneo, ovvero ho ragione con coloro che attribuiscono una straordinaria importanza a questo fatto,

L'aver il Governo nostro aderito a stipulare un nuovo trattato di commercio senza assicurarsi un efficace miglioramento della convenzione di navigazione del 1862, è per me una delle conseguenze del sistema seguito nel procedere alla revisione della nostra legislazione doganale.

Il Governo non se ne diede pensiero, e la Camera lasciò passare il 1880 senza rammentare al Governo che doveva presentare una nuova tariffa generale studiata dal punto di vista *del nuovo indirizzo della politica commerciale dei maggiori Stati di Europa*.

Una simile tariffa sarebbe venuta molto opportuna dopo che la Francia aveva respinto il nostro trattato del 1877. Munita di questa tariffa l'Italia avrebbe potuto chiedere con miglior esito la revisione della convenzione di navigazione.

I nuovi patti colla Francia avrebbero così potuto segnare il nuovo indirizzo che all'Italia conviene dare alla sua politica commerciale.

Io lo ripeto, questo fatto della proroga accordata per la convenzione marittima, è per me un'altra delle cause principali che mi spingono, malgrado tutto il mio buon volere di seguire il Ministero, a non appoggiarlo, per quanto può dipendere dal mio debole voto in questo suo modo di procedere. (*Si riposi!*)

Se mi permette l'onorevole presidente due minuti di riposo...

PRESIDENTE. Riposi pure.

GIURAMENTO DEL DEPUTATO PAITA.

PRESIDENTE. Intanto, essendo presente l'onorevole Paita, lo invito a giurare. (*Legge la formola*)
(L'onorevole Paita giura.)

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DEL TRATTATO DI COMMERCIO COLLA FRANCIA.

PRESIDENTE. Invito l'onorevole Nervo a continuare il suo discorso.

NERVO. Oltrechè colle odierne condizioni economiche del paese, la revisione della nostra legislazione doganale e quindi il nuovo trattato, che ne sarebbe una delle prime applicazioni, una delle prime conseguenze, si collega intimamente col problema finanziario. I dazi doganali, come ben sapete, occupano nel nostro bilancio delle entrate un posto importantissimo; quindi non si può fare a meno di considerare anche la questione sotto quest'aspetto, quando noi ci accingiamo ad approvare nuove tariffe doganali, siano convenzionali, siano generali.

Ora, o signori, questa parte del problema che ci occupa è dessa stata dall'onorevole ministro delle finanze e dall'onorevole Commissione esaminata profondamente in relazione all'odierna situazione finanziaria dello Stato?

Io non dubito che l'onorevole Magliani, competente com'è, avrà certamente approfondita questa parte del problema, ma dalla sua relazione sul progetto del trattato non si scorge che esso abbia avuto per iscopo di coordinare questa nuova tariffa convenzionale con le esigenze delle nostre finanze.

Mi spiego un po' più chiaramente. Noi ci troviamo, come ben sapete, dinanzi ad un continuo ed enorme aumento di spese ordinarie e straordinarie, che dà molto da pensare e da fare all'onorevole ministro delle finanze, per farvi fronte con nuove, continue risorse. Queste spese ordinarie finiscono per assorbire una gran parte degli aumenti delle entrate ordinarie. Le stesse spese straordinarie per opere fortilizie ed altri lavori pubblici danno luogo ad un'altra serie di spese ordinarie, per manutenzione e via dicendo, che vengono anche ad assorbire parte dell'entrata ordinaria, e quindi a scemare la efficacia dell'aumento nelle ordinarie entrate.

Non vi parlo delle nuove spese ordinarie e straordinarie pei servizi della guerra e della marina, che cominciano a far capolino, oltre quelle di cui la Camera ebbe recentemente ad occuparsi.

Egli è quindi necessario per le nostre finanze di tener d'occhio con molta diligenza ai mezzi di aumentare le entrate ordinarie dello Stato.

Ma, oltre alle spese ordinarie e straordinarie, noi abbiamo ancora un altro elemento di onere pel nostro bilancio, e lo si riscontra nella graduale abolizione della tassa del macinato, la quale alla fine del 1883 vi toglierà per lo meno 48 milioni, e dico per lo meno, perchè per quest'anno l'entrata di questa tassa è preventivata in 47 milioni e mezzo. E come se ciò sia poco, noi abbiamo già in vista la necessità di ridurre sensibilmente il prezzo del sale.

I nostri onorevoli colleghi che si sono fatti propugnatori di questa riforma, ci hanno indicato le molte ragioni per cui bisogna, in un modo od in un altro, venire a fare qualche cosa a questo riguardo in un'epoca più o meno lontana. E se poi viene una annata cattiva, in conseguenza della quale le entrate non presentino più quel progressivo aumento sul quale abbiamo potuto far calcolo fino ad oggi, noi avremo qui un terzo elemento di squilibrio pel nostro bilancio, vale a dire una terza causa di diminuzione delle nostre entrate ordinarie.

Dinanzi a questa prospettiva di continui aumenti delle spese ordinarie e straordinarie, e di positive diminuzioni di talune entrate ordinarie,

io vi domando, come si vorrà fare per mantenere la parte ordinaria del bilancio in equilibrio senza un permanente aumento delle entrate ordinarie? Io chieggo all'onorevole ministro delle finanze dove prenderà i mezzi per colmare la lacuna che lascierebbe l'adozione della proposta dell'onorevole Branca tendente a sopprimere il dazio-consumo governativo sul bestame, come compenso ai produttori di questo per il danno che ricevono dalla nuova convenzione colla Francia? Come far fronte a queste nuove lacune del bilancio dello Stato?

Io credo, o signori, che la nostra legislazione doganale non possa essere mutata senza coordinarla colle esigenze odierne della nostra finanza.

Io credo che la questione della nuova tariffa convenzionale colla Francia debba essere esaminata anche da questo punto di vista; cioè bisogna vedere se, per far fronte ai sempre crescenti oneri dello Stato, convenga fare appello a nuove tasse, a nuovi balzelli sopra elementi tassabili non ancora escogitati, cosa che non credo possibile, oppure se non convenga meglio chiedere queste nuove risorse ad un aumento di certi dazi d'entrata che colpiscono particolarmente oggetti di lusso, oggetti la cui tassazione non può nuocere alla generalità dei consumatori.

Orbene, io credo che una savia revisione della nostra tariffa generale e delle nostre tariffe convenzionali, fatta da questo punto di vista permetterebbe di porgere alle nostre finanze un cospicuo aumento di entrate. Bisogna portare alla periferia dello Stato certi oneri che non si possono più chiedere senza ingiustizia e senza danno grandissimo ai contribuenti con altre tasse nell'interno.

Il far servire entro giusti limiti e coi dovuti riguardi ai consumatori le tariffe doganali a scopo fiscale è una questione di somma importanza per le finanze dello Stato, imperocchè, lo ripeto, non so più su qual terreno il ministro delle finanze possa trovare nuove risorse per far fronte alle nuove e sempre crescenti spese ordinarie e straordinarie dello Stato.

È sopra questo terreno che io credo debbano soffermarsi il Ministero e la Camera, e si è, anche per queste ragioni, che io chiedo la sospensione di questo trattato, onde non sia pregiudicato l'avvenire delle nostre finanze.

Per quanto riguarda i bisogni dell'oggi, lo stato presente delle nostre finanze vi fu esposto con la solita chiarezza e competenza dall'onorevole Perazzi e da parecchi onorevoli colleghi che parlarono durante la discussione del disegno di legge per le spese militari. Da quanto abbiamo udito su questo argomento si può desumere come queste

spese non possano nei limiti in cui furono proposte essere considerate come sufficienti per soddisfare completamente alle esigenze della difesa dello Stato. Sicchè, anche sotto questo aspetto abbiamo un nuovo motivo di pensare ai mezzi più atti per aumentare le ordinarie entrate dello Stato.

Io non ho bisogno di rammentarvi, o signori, quante diecine di milioni il Governo ha potuto chiedere alla tariffa doganale dal 1876 in poi, e furono appena bastanti per far fronte alle nuove spese ordinarie ed alle lacune lasciate dalle riforme che abbiamo già incominciato a fare nella trasformazione graduale delle tasse più onerose. Ebbene, o signori, lasciate che io lo ripeta, io credo che l'unico cespite di nuove risorse erariali ordinarie permanenti, che ora si presenti ad un savio ministro delle finanze, sia quello di un appello a certi dazi doganali sopra oggetti di lusso che non possono aggravare le condizioni della generalità dei consumatori.

L'onorevole Magliani ha dichiarato in una delle sue precedenti esposizioni finanziaria, che il trattato colla Francia, per lui, è intimamente connesso col grave problema della abolizione del corso forzoso.

Io credo che l'onorevole Magliani abbia grande ragione d'affermare questo concetto; imperocchè dalla esplicazione dei nostri scambi coll'estero può venire grande giovamento alle condizioni che sono necessarie per portare a compimento l'incominciata abolizione del corso forzoso. Ma, o signori, io credo che la cosa debba essere guardata sotto un duplice aspetto riguardo al problema dell'abolizione del corso forzoso. Quest'abolizione comprende, come ben sapete, due grandi, due importanti fasi: la prima è quella di far riuscire l'operazione finanziaria, mercè cui, con l'alienazione di rendita, si possano far entrare nelle casse dello Stato i 650 milioni necessari. La seconda fase consiste in quella serie di provvedimenti che sono indispensabili per fare in modo che questi 650 milioni, una volta entrati in Italia, ci restino, e non succeda ciò che avvenne in altri paesi, dove l'abolizione del corso forzoso fu cominciata e portata sino ad un certo limite, e poi le circostanze più non permisero di mantenere l'oro in circolazione, e si fu da capo.

L'operazione finanziaria è in corso, ed io auguro che riesca bene, come sembra avviarsi.

Resterà la seconda fase, quella di far sì che l'oro chiesto al credito rimanga poi nel paese.

È qui io chieggo all'onorevole Magliani, che è così altamente competente in questa materia, se si può affermare che con una tariffa convenzionale come quella che è sottoposta alle nostre deliberazioni, la quale va a diventare la vera tariffa generale

ed a servire di base per regolare i nostri scambi cogli altri paesi sia possibile coordinare la nostra legislazione doganale colle esigenze delle nostre finanze.

Io chieggo se con una tariffa convenzionale, la quale riuscirà di grave ostacolo all'incremento della produzione nazionale, le nostre esportazioni potranno aumentare in modo da evitare la necessità di mandare ogni anno all'estero cospicue somme in oro per pagare i debiti che il paese non può coprire col prezzo dei suoi prodotti?

A mio avviso, a questa mia domanda non si può rispondere affermativamente. Se il movimento delle nostre esportazioni è già così lento, come ho procurato di dimostrarvi, sotto l'influenza delle tariffe convenzionali del 1863, come si può sperare con fondamento che esso aumenti col trattamento che la nuova tariffa convenzionale colla Francia farà alla nostra produzione agraria e manifatturiera?

Ciò stante, io non credo che il nuovo trattato diventi un puntello per la felice riuscita dell'abolizione del corso forzoso. Io credo anzi che questa nuova tariffa convenzionale, non soddisfacendo alle legittime esigenze delle nostre industrie, della nostra agricoltura, continuerà a mantenere le une e l'altra in condizione di inferiorità rispetto alla produzione estera, e quindi saremo sempre nelle condizioni di oggi, che lasciano tanto a desiderare.

Laonde, anche considerato il trattato dal punto di vista delle sue attinenze coll'abolizione del corso forzoso, sono intimamente convinto che la nuova tariffa convenzionale, che vi è annessa, non può essere accettata. Essa lascia il paese dinanzi ad una incognita, di cui non si può determinare la portata.

È ammesso da quanti si preoccupano delle odierne condizioni sociali ed economiche del paese essere indispensabile avviarci risolutamente verso una nuova politica commerciale che meglio risponda ai suoi bisogni, al fine di assicurare maggior lavoro alle classi operaie e togliere il paese dalla necessità di fare appello all'estero per tanti oggetti manufatturati, e di continuare a mandare ogni anno all'estero tanta parte di oro. Come dunque, tale essendo la condizione di cose fatta dal nuovo trattato, si può affermare essere necessaria la nuova convenzione, per assicurare la riuscita dell'abolizione del corso forzoso? Io credo che l'onorevole Magliani avrà voluto alludere alla necessità di non perturbare i nostri rapporti con un mercato vicino, al quale il Governo ha creduto bene di fare appello per l'operazione finanziaria. Ma signori, io credo che la sospensione di questa convenzione, per ritoccarla in un senso che non sia così dannoso agli interessi italiani, non possa per nulla perturbare l'andamento

dell'operazione, che con tanta saviezza e perspicacia, l'onorevole Magliani ha iniziato per l'abolizione del corso forzoso.

Io ritengo che all'estero si sappiano apprezzare le nostre condizioni finanziarie; i mezzi di cui il nostro bilancio può disporre; e che non faranno una questione di rifiuto del nostro consolidato, se la Camera italiana voterà la sospensione di questa convenzione, per dar modo ai due Governi di meglio conciliare i rispettivi interessi.

Prima di por termine al mio dire intendo rilevare alcuni punti importanti del discorso pronunziato ieri dall'onorevole Gagliardo.

L'onorevole Gagliardo ieri vi diceva che egli non è amico delle sovratasse di deposito, dei sistemi di rappresaglia, di tutto ciò che è contrario ai principii di una savia libertà economica. E io sono perfettamente del suo avviso. Egli però vi diceva che il Governo deve fare tutti gli sforzi che potrà per ottenere dalla Francia eque e giuste condizioni per la revisione della convenzione di navigazione. E soggiungeva: se questo sarà negato al nostro Governo, allora studieremo anche noi, perchè ci saremo tratti, un sistema di sovratasse di deposito che possano garantire i nostri interessi marittimi, commerciali ed industriali.

Io consento pienamente nell'opinione dell'onorevole Gagliardo sopra questo grave argomento, e sono lieto che egli così competente, perchè vive in mezzo alla vita pratica del maggiore emporio commerciale del nostro paese, abbia portata la questione su questo terreno.

Dalle affermazioni coscienziose e pratiche dell'onorevole Gagliardo sui gravi danni che deriveranno al nostro paese dal rifiuto della Francia ad avvenire ad una nuova convenzione di navigazione su basi che l'Italia possa accettare, io deduco la conseguenza che non dobbiamo metterci nell'impossibilità di ottenere dalla Francia questo equo trattamento per la revisione della convenzione di navigazione del 1862. Si può fin d'ora affermare che questa impossibilità si verificherà, se la Francia avrà da noi approvato questo trattato. Noi non dobbiamo, signori, approvando questo trattato, metterci nella dura necessità di far un atto di rappresaglia, col ricorrere alle sovratasse di deposito per imitare la Francia. Sarebbe una dura necessità, gravida di serie conseguenze, che noi possiamo evitare colla sospensione del trattato che stiamo discutendo.

L'onorevole Gagliardo vi ha ancora accennato un fatto importantissimo, che si collega colla convenzione di navigazione, e quindi a mio avviso, anche colla necessità di coordinare ad un largo programma di politica commerciale il complesso dei

provvedimenti legislativi relativi ai trattati di commercio, tariffa generale e convenzione marittima.

Egli ha accennato al grande fatto dell'apertura prossima del Gottardo, che metterà l'Italia in diretta comunicazione coll'Europa occidentale, e quindi vi dimostrava la necessità di avvisare fin da ora a creare in Genova ed altri punti d'Italia quei depositi marittimi, coi quali la Francia ed altri paesi, come il Belgio e l'Inghilterra, sanno attrarre in alcuni loro porti, enormi masse di merci provenienti dai più lontani paraggi del mondo. Ora Genova, per la sua posizione geografica, in diretta comunicazione coll'Europa occidentale, per mezzo del Gottardo, è certamente chiamata a svolgere in grandi proporzioni il traffico suo e quello del paese.

Ma, o signori, sarà ciò possibile se coll'approvazione del trattato ci metteremo nella impossibilità di garantire i legittimi interessi della nostra marina mercantile con equi accordi colla Francia intorno ad una nuova convenzione di navigazione?

Sarà ciò possibile se questi accordi non si potranno ottenere, e se l'Italia sarà costretta ad appigliarsi anch'essa al sistema delle sovrattasse di deposito?

Ma, adottando questo sistema, potrà l'Italia sostenere la lotta della concorrenza colla Francia?

Io ne dubito assai. Permettetemi che io al fatto dell'apertura del Gottardo, rammentato dall'onorevole Gagliardo, aggiunga due altri fatti della massima importanza, che debbono pure essere presi in considerazione dal Governo e dalla Camera nell'esame di questa grande questione della riforma della nostra legislazione doganale.

Se l'Italia ha concorso colla spesa di 58 milioni all'apertura del Gottardo, coll'aggiunta di molti milioni per le linee di accesso; se spende molti milioni per ampliare il porto di Genova, e dotarlo di quei congegni che lo renderanno atto a soddisfare convenientemente alle future esigenze del suo traffico, noi non dobbiamo dimenticare che la Francia sta pensando a due mezzi potentissimi onde sottrarsi alla concorrenza che Genova ed il Gottardo potranno fare a Marsiglia. Voi già lo sapete; si tratta in Francia di utilizzare il Rodano e la *Saône* al fine di far percorrere quei due corsi d'acqua dai navigli che portano le merci di grosso volume provenienti dall'Oriente e portarle all'*est* dell'Allemagna al prezzo di 0 03 per tonnellata e per chilometro. Già è stato adottato un progetto di canale per unire il porto di Marsiglia al Rodano: e questa grande opera si compirà. Un consorzio di diverse Camere di commercio ha offerto al Governo un concorso di 60 milioni di franchi. Ma, come se questa nuova via fluviale non bastasse alla Francia per assicurare le

sorti del porto di Marsiglia, si sta studiando colà il progetto di un grande canale interno, che unirà l'Oceano al Mediterraneo sopra Marsiglia.

Si tratta di spendere 700 od 800 milioni. Con quel canale interno le navi che vengono dal Baltico, dai mari del nord, dall'America, non avranno più bisogno di fare il giro della Francia e della penisola iberica per venire nel Mediterraneo per lo stretto di Gibilterra. Quelle navi potranno venire direttamente a Marsiglia attraverso quel canale interno. Voi capirete, o signori, quale potente concorrenza la Francia potrà fare a Genova ed alla linea del Gottardo con queste due nuove vie attraverso il suo territorio.

A fronte di questi grandi fatti, che si vanno svolgendo dinnanzi a noi, mi sembra della più elementare prudenza di avvisare ad un nuovo indirizzo della nostra legislazione economica, che permetta all'Italia, non di essere sempre bambina e di avere sempre il suo movimento economico subordinato alle esigenze della concorrenza estera, ma che le permetta di svolgere le sue forze secondo è consentito dalle sue risorse naturali, dall'intelligenza e dall'operosità de'suoi abitanti.

Ora se l'Italia non potrà addivenire ad equi accordi colla Francia per una nuova convenzione di navigazione, come potrà la sua marina mercantile svolgersi ed alimentare convenientemente il traffico del porto di Genova a fronte della potente concorrenza che la Francia si prepara a fare a quel nostro porto? Come potrà l'Italia sopportare il peso di premi e di sovrattasse marittime se la sua produzione continuerà ad aumentare così lentamente? E come la sua produzione potrà aumentare se questo aumento non sarà favorito da una savia legislazione commerciale? E pertanto, anche per queste considerazioni io non posso ravvisare in questo trattato un primo passo per adottare una politica economica a larghe vedute come le circostanze c'impongono di adottare.

A proposito di politica economica, ho preso nota d'un provvedimento favorevole all'industria agraria, che si attribuisce all'onorevole ministro d'agricoltura e commercio. Egli intenderebbe di favorire lo allevamento del bestiame con un conveniente ribasso delle tariffe ferroviarie pel trasporto del bestiame stesso.

Faccio plauso all'onorevole ministro per questo suo pensiero, imperocchè ne verrebbe un avviamento a quella razionale revisione delle tariffe ferroviarie che tutto il paese tanto desidera. Mi permetto però di fare osservare all'onorevole ministro d'agricoltura e commercio che questa riduzione non arrecherebbe grande giovamento all'industria che

egli ha in animo di favorire, poichè essa si estenderebbe naturalmente anche all'industria agraria straniera, i cui prodotti similari, giunti sul territorio italiano, godrebbero anch'essi della riduzione e potrebbero così far concorrenza ai prodotti agrari indigeni.

Quindi, come vede l'onorevole ministro, il provvedimento non potrebbe avere quelle conseguenze alle quali egli lodevolmente tende, e non potrebbe compensare intieramente l'industria agraria italiana del grave danno che le infligge il trattato col non averle assicurato il mercato francese per lo smercio del bestiame. Ragione questa di più, o signori, per insistere sopra la necessità di una sospensione del trattato per dare oggi al Governo facoltà di trattare nuovamente col Governo francese e venire a migliori patti.

Il mio egregio collega, l'onorevole Branca, col tatto pratico che lo distingue, ha già pensato al mezzo di venire in appoggio alla industria agraria col ridurre od abolire il dazio di consumo governativo sul bestiame che oggi rende circa 6 milioni di lire; come ebbi già ad osservare, io credo che, certamente, i consumatori di carne da macello nei centri urbani e rurali sarebbero molto grati all'onorevole Branca e al ministro delle finanze se promuovessero la applicazione di questa proposta.

Ma io qui metto un punto d'interrogazione. Si tratta di ritoccare il dazio-consumo; si tratta di ritoccare tutto l'ordinamento delle finanze dei comuni, i quali poveri comuni avevano sin dal principio del 1880 un debito nientemeno che di 740 milioni di lire, aumentato di altri 100 milioni dal debito delle provincie.

Dove prendere nuovi cespiti di entrata per compensare i comuni della perdita del dazio-consumo sul bestiame?

È possibile riformare l'attuale ordinamento del dazio-consumo comunale e governativo, che produce in complesso 170 milioni, nei quali il dazio sulle farine entra per più di 40 milioni?

Anche intorno a questo punto io credo che la riforma sarebbe possibile con un altro sistema di tariffe doganali.

Come già dissi, io acconsentirei volentieri a firmare con l'onorevole Branca una proposta di questo genere; ma dove troviamo il compenso? Metteremo un'altra tassa locale? Sono state escogitate tutte. Se ne sono create 24 di diverse forme e misure, e non è possibile trovarne altre nel repertorio fiscale.

Ma, come ebbi già ad osservare, se l'abolizione del dazio-consumo sul bestiame favorirebbe i con-

sumatori, non si può affermare che in eguale misura potrebbe favorire gli esportatori.

Gli esportatori, o signori, voi me lo insegnate, trovano la possibilità di smerciare i loro prodotti, in ragione della domanda che ne fanno i mercati esteri. Ora, se la Francia darà una più larga estensione alla coltura dei prati, alla produzione del bestiame, verrà giorno in cui essa ci domanderà una minor quantità di bestiame; noi dunque dobbiamo prevedere anche questo caso.

L'onorevole Calciati nel suo discorso eminentemente pratico di ieri vi ha accennato, meglio di quello che io potrei fare, quali sarebbero le risultanze di questo trattamento fatto al nostro bestiame.

Io non mi soffermo sopra quest'argomento, appunto perchè fu già trattato da altri con una chiarezza ed una competenza, alla quale io non potrei mai giungere.

Dunque, se all'aumento della produzione del bestiame da parte della Francia, voi aggiungete la possibilità della concorrenza americana, poichè oggidì l'America non solò manda in Europa il bestiame vivo, ma anche le carni fresche benissimo conservate, e i legumi; e se considerate che nella California si coltivano già gli agrumi, voi comprenderete, o signori, che l'Italia deve pensare ad assicurare lo smercio dei suoi prodotti presso tutti i paesi con i quali ha degli scambi. E fra questi paesi havvene certo qualcheduno dove sia possibile estendere il traffico del nostro bestiame.

Vi ho detto che abbiamo oltre 34 trattati di commercio con altrettanti paesi.

È necessario quindi, o signori, esaminare che cosa possiamo domandare a quei paesi e che cosa possiamo portare loro; vedere se possiamo domandare *direttamente* ad essi le cose di cui abbisogniamo ed allargare l'esportazione dei nostri prodotti.

Il consumo francese non deve essere il nostro solo obbiettivo; bisogna quindi coordinare la revisione della nostra legislazione doganale, con tutto l'insieme del movimento commerciale che abbiamo innanzi a noi.

Voi sapete che tutto il mondo economico ora si dà un gran movimento per assicurarsi l'esito dei suoi prodotti.

I potenti mezzi di trasporto, di cui i popoli più industriosi oggidì dispongono, costituiscono una nuova condizione di cose, dinanzi alla quale gli uomini di Stato in Italia non debbono più rimanere indifferenti se non vogliono compromettere l'avvenire economico e politico del paese.

L'onorevole Magliani vi diceva, non ha guari, che una profonda mutazione si osserva nell'indirizzo

economico delle nazioni, mutazione, che obbliga già gli uomini di Stato ad escogitare se lo Stato debba o no intervenire per scongiurare i gravissimi inconvenienti che da essa possono derivare.

Si può citare il Say che, impaurito della concorrenza americana, quantunque l'agricoltura in Francia non abbia a sopportare gli aggravii che sopporta in Italia, ha esaminato se sia il caso di ridurre, ed in qual proporzione, l'imposta fondiaria. Da noi al contrario, sebbene si riconosca la profonda mutazione, di cui parlava l'onorevole Magliani, tuttavia non solo non si crede che sia venuto il momento di studiare il problema da questo punto di vista, ma si continua nell'antico sistema, tanto nei riguardi della legislazione doganale del 1863, che espose l'Italia ad una terribile concorrenza estera senza esservi preparata, come rispetto al nostro ordinamento tributario. Si continua in una tradizione burocratica, che non sa sollevarsi all'altezza da cui il vasto problema vuol essere oggidì considerato. Si continua a voler persistere in una politica commerciale, che riuscirà dannosissima alla prosperità rurale senza badare più che tanto ai 6000 milioni di debito ipotecario che pesano sulla proprietà e sulla nostra agricoltura, ed ai 400 milioni d'interesse annuo che quel debito impone ai nostri proprietari.

Noi continuiamo ad andare avanti col sistema del *lasciar fare, lasciar passare*.

Oggidì questa non è più una politica economica possibile; era possibile nel 1863 quando dovevamo farci riconoscere da tutta Europa; ma, oggidì, con ciò che ha fatto la Francia, con ciò che ha fatto la Germania nel 1879, con ciò che fa l'Austria, non è più possibile assolutamente continuare in questo sistema; sarebbe un suicidio per noi il fare diversamente da ciò che gli altri paesi fanno.

Io deploro altamente che gli egregi uomini, che siedono sul banco dei ministri, non abbiano esaminato la questione da cotesto punto di vista generale quando si sono accinti a preparare gli elementi per addivenire alla stipulazione di un altro trattato colla Francia.

È una cosa che rammarica profondamente lo scorgere il Ministero del mio partito persistere in una politica economica così contraria ai grandi interessi del paese.

L'onorevole ed egregio relatore della Commissione, nella sua relazione, per me troppo sintetica, quantunque piena di buoni concetti dal suo punto di vista di libero scambista, ha osservato che la concorrenza americana non deve impensierirci, come a taluno accade, imperocchè essa non ha ancora assunto grande proporzione in Italia. Questa ragione non ha

per me tutto il fondamento, che l'onorevole relatore le ha attribuito.

Voi sapete che non basta che un mercato sia inondato da prodotti similari esteri, perchè ne abbiano a soffrire le industrie che producono questi oggetti.

Voi sapete meglio di me che quando un prodotto estero si presenta sopra un mercato in determinate proporzioni, quantunque non misurate, la speculazione se ne vale per far livellare i prezzi di quei prodotti. Onde, se una certa quantità di uno di quei prodotti esteri come, ad esempio, il grano, il quale come ben vi è noto, giunge ora dall'America all'Havre, a Marsiglia, a Bordeaux, al prezzo di 15 lire l'ettolitro, viene anche sui nostri mercati, è indubitato ch'essa basterà a promuovere una grande tendenza a ribassare il prezzo del nostro grano, ed ecco subito i nostri produttori di grano trovarsi esposti a questa tendenza, e subirne le conseguenze pel solo fatto che sopra taluni mercati sono state vendute a minor prezzo sensibili quantità di questo prodotto straniero.

L'onorevole relatore mi osserverà che questo ribasso gioverà alla massa generale dei consumatori, ed io lo ammetto e me ne rallegro coi consumatori. Ma, per altra parte, penso pure che se la nostra legislazione commerciale mette la proprietà rurale, la nostra agricoltura nella impossibilità di vendere i suoi prodotti ad un prezzo che non basta per coprire le spese di produzione lo Stato è in obbligo di ridurre gli enormi oneri che gravano la proprietà in una proporzione che valga a compensarla del danno che le deriva da siffatta legislazione doganale.

Senza questo atto di giustizia e di alta prudenza politica le teorie di libero scambio rovineranno il paese.

Ebbene, signori, io desidero che la nostra legislazione commerciale si premunisca contro questa evenienza, come hanno già fatto la Germania e la Francia e come ora sta facendo l'Austria. La Francia non è punto pel solo timore della concorrenza dell'Italia, che ha elaborato con tanto studio la sua bellissima tariffa generale, ma si è principalmente per la certezza di una straordinaria concorrenza per parte dell'America.

Ora perchè noi, che non abbiamo le forze produttrici agrarie e manifatturiere che ha la Francia, vogliamo seguire un sistema diverso? Pensi l'onorevole relatore, al quale non ispira nessun timore la concorrenza americana, che questa concorrenza fa già sentire qui in Roma stessa la sua influenza. Ho letto, qualche tempo fa, sui giornali della capitale che i pizzicagnoli di Roma ricorsero al municipio

LEGISL. XIV — 1ª SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 4 MAGGIO 1882

per ottenere che venisse assoggettato ad un maggior dazio lo strutto proveniente dall'America, che fa una grande concorrenza alla fabbricazione di quello indigeno. I ricorrenti osservarono che questa concorrenza li mette nell'impossibilità di pagare le tasse.

Eccovi qui un'altra forma del problema della produzione agraria italiana. Non tarderemo ad udire i fondati lamenti degli allevatori di maiali, che, in talune delle nostre provincie, alimentano un importante commercio. Volete anche qui *lasciar fare, lasciar passare senza preoccuparvi di nulla?*

Voi vedete, dunque, che bisogna aprire gli occhi, poichè il nemico è alle porte. Non bisogna già credere che questo sia un timore fantastico. Le teorie del libero scambio sono bellissime, ma anche nel 1853 e negli anni successivi quelle teorie non furono applicate in tutta la loro estensione dal compianto conte di Cavour nel Piemonte. Quell'insigne uomo di Stato applicò il libero scambio nel Piemonte con 17 trattati diversi, ma in modo che i prodotti esteri, che venivano a far concorrenza sul mercato interno, vi trovassero un ugual trattamento dei nostri prodotti similari, tenuto conto del loro costo e dell'aumento di questo costo per effetto delle tasse che allora vigevano in quelle provincie.

Questo modo d'intendere il libero scambio fu abbandonato col trattato del 1863 colla Francia, e si vuole ora continuare nello stesso sistema. La nuova tariffa convenzionale stipulata colla Francia, non assicura certamente la parità di trattamento ai prodotti italiani, ai quali i prodotti similari francesi vengono a far concorrenza sul nostro mercato.

La relazione ministeriale, annessa al trattato, non si diede neppure pensiero di questa parte importantissima del problema, che si tratta di risolvere. Io ho provato a fare alcuni computi, attenendomi agli studi che persone competentissime hanno fatto sul costo dei nostri prodotti industriali, e debbo dirvi che ho trovato risultati i quali mi confermano che, da questo punto di vista, la nuova tariffa convenzionale stipulata con la Francia, lascia grandemente a desiderare ed esporrà molte nostre industrie a rovinarsi se vorranno lottare colla concorrenza delle industrie similari francesi.

Il libero scambio, applicato col sistema del conte Di Cavour, ha dato buonissimi risultati, perchè, mentre mise il Piemonte nella possibilità di fare un maggior consumo di prodotti esteri, pose un limite alla concorrenza, affinchè le industrie nostrane non ne rimanessero schiacciate; e, per altra parte, quell'alta intelligenza seppe dare una spinta ed un vigoroso impulso alla produzione nazionale con una sapientissima legislazione economica, cosa che io

non veggio ancora sorgere in Italia dopo 22 anni, dalla sua ricostituzione politica.

Io riconosco, o signori, che non era facile adottare fin dai primordi del nostro politico risorgimento, una legislazione economica informata a questo concetto; noi abbiamo attraversato fasi gravissime di condizioni politiche e di bisogni finanziari, i quali imponevano, come ben sapete, di non guardare tanto pel sottile ai mezzi con cui procurarsi enormi risorse.

Ma, signori, mentre mi spiego tutte queste cose, mentre mi spiego come col trattato del 1877 si sia saputo restare sopra un terreno di larghe libertà economiche, coordinate però con le esigenze delle condizioni economiche del paese saviamente apprezzate, non mi spiego poi come, dopo l'indirizzo nuovo che dal 1879 in poi prese la legislazione economica dei maggiori Stati d'Europa, si voglia persistere a rimanere sul terreno del 1863.

Io, quindi, pongo termine alle informi osservazioni, che vi ho esposto così alla buona, ma colla più intima convinzione di fare il bene della mia patria e di non creare ostacoli al Ministero, al quale, lo ripeto, credo colla mia proposta di aprire la via a rendere maggiori servizi al paese per le riforme di cui si tratta.

Per le ragioni addottevi io mi unisco a coloro che domandano la sospensione dell'approvazione di questa convenzione; per dare agio al Governo di venire a nuovi patti col Governo della nobile nazione colla quale ci legano tanti interessi, i quali nuovi patti siano meglio coordinati colle supreme esigenze delle nostre odierne condizioni economiche.

Io credo che un alto concetto politico debba indurre gli uomini di Stato di Francia ed Italia a farsi, che i rapporti commerciali tra i due paesi siano retti da una legislazione informata al principio di una giusta reciprocità, affinchè le classi lavoratrici delle due nazioni sorelle non abbiano a trovare in questa legislazione fondato argomento a malumori, i quali possano rallentare quell'unione tra i due popoli, che è così necessaria al loro avvenire politico.

Concludo ancora coll'osservare come non basti una riforma della tariffa annessa al trattato per assicurare tutti gli interessi economici del nostro paese. Ho detto essere pure necessaria una serie di provvedimenti atti a promuovere efficacemente lo svolgimento delle sue forze produttive e quindi l'aumento della produzione nazionale.

Ora, signori, quali possono essere questi provvedimenti? È bene accennarli, affinchè il Ministero, se creda di tenere in conto le parole di un modesto pa-

trioti, di un modesto deputato che non vuole che il bene del paese, ne faccia oggetto dei suoi studi e di sollecite proposte alla Camera, e non le mandi agli archivi, come ha già fatto di tanti altri eccitamenti di questo genere. Io domando al Ministero che cosa intende fare per lo riordinamento del credito? Questa è una delle prime necessità a cui si deve soddisfare per assicurare l'esito dell'abolizione del corso forzoso; imperocchè, senza una buona organizzazione del credito l'aumento della produzione nazionale diventa assai difficile ed il paese continuerà a trovarsi nelle condizioni d'oggi, cioè nella necessità d'esportare rilevanti somme d'oro per saldare il suo debito all'estero, non potendo fare questo saldo con merci.

Già altre voci sorsero in quest'Aula per chiedere al Ministero che cosa intendesse fare su questo punto. Non bisogna dissimularci che, coll'abolizione del corso forzoso, come è stata organizzata, il maggior istituto di credito che abbiamo nel paese è diventato, si può dire, una Banca di Stato.

Io sono lieto che l'onorevole Magliani abbia trovato in quel benemerito istituto che è la Banca Nazionale e nel compianto suo direttore generale (che con tanto lustro l'ha condotta sino a questi ultimi giorni) un valido appoggio per esplicitare il suo programma col concorso di forze anche nostrane per dar fiducia ai capitali esteri che ci vogliono facilitare questa grande operazione. Ma, signori, per altra parte io non mi dissimulo che, in questo modo, la Banca Nazionale è rimasta con risorse molto ristrette, disponibili per il commercio e per le industrie. Ciò è indubitato, ed il commercio e le industrie ne sentono già da tempo i dolorosi effetti. La Banca non può mica avere un duplice capitale da disporre per la operazione dell'imprestito e per gli sconti. Noi vediamo, o signori, una prima conseguenza di questo stato di cose. La Banca Nazionale non ha potuto imitare il Banco di Napoli, che ha già ridotto il saggio dello sconto a fronte di ciò che avviene sui mercati esteri. Ed io devo dire che se la Banca Nazionale è stata costretta a far questo, certo ha avuto le sue buone ragioni. Io non posso criticarla; metto in sodo il fatto. Questo fatto io lo spiego colle attinenze che la Banca Nazionale ha ora col Tesoro per mandare a compimento in modo favorevole l'abolizione del corso forzoso.

Ma, o signori, questo fatto non impone al Governo l'obbligo di promuovere prontamente un riordinamento degli istituti di credito? Non bisogna dissimularsi che oggidì il commercio e l'industria in Italia pagano lo sconto in modo carissimo, non avendosi la fortuna di trovare in tutti i centri di qualche importanza una Banca popolare,

od una Cassa di risparmio, od un istituto qualunque che sconti direttamente. In tutti i centri di qualche importanza, dove non esistono queste benemerite istituzioni, il povero commercio e la povera industria sono obbligati a ricorrere alla terza firma di qualcheuno per poter accedere agli istituti che riscontano il portafoglio. Se voi, onorevoli colleghi, faceste il calcolo, come ho fatto io, del tributo che il commercio e l'industria pagano per procurarsi lo sconto dove non vi è il beneficio di una istituzione locale che lo faccia direttamente, trovereste che si arriva ad una cifra grossissima, la quale non esito a dire che supera i cento milioni all'anno. Figuratevi come possano svilupparsi il nostro commercio, e la nostra industria con questo onere che proviene dal difettoso organamento del nostro credito! Come riparare a questa lacuna? Come riparare a questa onerosa condizione di cose? Io credo che non si possa ripararvi che col riordinare gli attuali istituti di credito di emissione, i quali ne abbisognano, in modo che possano estendere le loro succursali, le loro agenzie su tutta la superficie del regno, almeno nei centri più importanti. È indispensabile che tutti gli istituti di emissione siano posti in grado di elevare lo sconto all'altezza di un servizio pubblico, onde il paese trovi in ciò un compenso al grande privilegio che esso accorda a quegli istituti, quello cioè di battere moneta senza quasi costo di spesa col triplicare il loro capitale mercè la emissione di biglietti.

Io non dubito che gli onorevoli Berti e Magliani, i quali so che si sono già occupati di questa faccenda (anche perchè la Camera ha invitato con apposito ordine del giorno il Governo a presentarle durante il 1882 un apposito disegno di legge sull'argomento), vorranno pensarvi seriamente come ad uno dei provvedimenti più strettamente connessi con la grande operazione dell'abolizione del corso forzoso e colle modificazioni che si vogliono fare alla nostra legislazione doganale.

E poichè ho parlato del riordinamento del credito permettetemi di accennare ad un desiderio, che mi ha fatto sorgere la lettura del progetto presentato dall'onorevole Berti al Senato, per riformare la legge sul credito fondiario. Io lodo l'onorevole Berti di questa iniziativa, di aver, cioè, pensato ai bisogni urgenti della proprietà fondiaria; ma mi permetta di chiamare la sua attenzione sopra una lacuna che si osserva in quel progetto, col quale non è tolto uno dei principali ostacoli, per cui le operazioni del credito fondiario non si sono potute molto estendere in Italia.

Voi ben sapete, onorevoli colleghi, quanto tenue sia, in generale, il reddito netto del capitale inve-

stito nella proprietà rurale, e quanto cotesto reddito netto sia ancora assottigliato dalle imposte e dagli interessi del debito ipotecario. Questa condizione di cose esige che i mutui concessi dagli istituti di credito fondiario alla proprietà rurale riescano il men onerosi che sia possibile. Ora ciò non avviene coll'attuale ordinamento di quegli istituti, i quali sono dalla legge autorizzati a percepire per tutta la durata del mutuo una commissione di 60 centesimi per ogni 100 lire di capitale mutuato ai proprietari.

Questa commissione di 60 centesimi è a titolo di rimborso di spese d'amministrazione e di abbonamento alle tasse fiscali. Ora, signori, 60 centesimi per ogni 100 lire di capitale mutuato *pagate per tutta la durata del mutuo*, costituiscono un onere enorme pei mutuatari, onere che è stato dalle persone più competenti segnalato come una delle principali cause della impossibilità per gli istituti di credito fondiario di estendere maggiormente le loro operazioni.

I mutui sono concessi alla ragione del 5 per cento, la quale si trova sensibilmente aumentata dalla suddetta commissione e dalla quota di ammortamento, onde non di rado l'annualità da pagarsi dal debitore supera il 7 o l'8 per cento dello ammontare del suo debito.

È evidente che bisogna pensare a diminuire questi oneri.

Io credo che l'onorevole ministro dell'agricoltura potrà intendersi coll'altro ramo del Parlamento, dove il progetto di legge sul credito fondiario è stato presentato, per modificare convenientemente il progetto stesso da questo punto di vista.

Non parlo del *credito agrario*, la cui espansione fu impedita dalla esistenza del corso forzoso e del corso legale di cui non godevano e non godono le Banche agrarie fondate sotto gli auspici della legge del 1869. Quella legge tendente a volgarizzare nel paese una forma di credito così utile all'agricoltura, rimase nella sua applicazione allo stato di esperimento in mezzo ad un ambiente anormale come quello del corso forzoso e del corso legale.

A fronte di questo stato di cose, così nocevole agli interessi dell'agricoltura, quali sono le intenzioni del Ministero? In qual modo intende esso provvedere ai bisogni di credito della più importante delle industrie del paese? Noi sappiamo che l'agricoltura versa in grandissimo bisogno di credito e che è la più esposta alle esigenze gravissime dell'usura. Intende il Ministero provvedere con una savia riforma della legge sul credito agrario del 1869, oppure con una legge generale di riordinamento degli istituti di emissione? Io attendo dalla compiacenza degli onorevoli ministri delle finanze

e dell'agricoltura e commercio una risposta categorica anche sopra questo punto.

Imperocchè, o signori, non basta agevolare lo sviluppo della produzione agricola con riduzione di tariffe ferroviarie, con appropriati dazi doganali; bisogna anche pensare ad agevolare l'aumento di siffatta produzione col rendere il credito accessibile alla numerosa famiglia degli agricoltori e proprietari rurali, i quali ora non sanno a chi rivolgersi quando hanno bisogno di denaro.

È cosa ben singolare, che io ebbi già ad accennare altra volta in quest'Aula, la situazione dell'agricoltura in Italia.

L'agricoltura nel nostro paese possiede un capitale mobile di scorte vive e morte di più di tre mila milioni; questo capitale in Francia si calcola ascendere a 12,000 milioni.

Ebbene, signori, di questo capitale, che potrebbe servire di garanzia agli agricoltori per avere quei mutui a breve scadenza, di cui essi tanto abbisognano, il nostro Codice civile impedisce che si tragga partito, impedisce che gli agricoltori se ne valgano per dare questa garanzia. Io non accenno, o signori, una cosa nuova. In Francia cotesta questione è stata studiata a fondo dall'inchiesta agraria che si fece in quel paese; e le persone più competenti hanno colà dimostrato la necessità di rendere possibile agli agricoltori di dare le loro scorte vive e morte in pegno dei mutui a breve scadenza. Data questa possibilità, il credito personale, che ora è così difficile all'agricoltore, gli diventerebbe assai più facile. Ora, o signori, anche questa è una questione che richiama tutta l'attenzione dell'onorevole ministro di agricoltura. Non si può restare impassibili dinnanzi ad un simile stato di cose.

Non basta pensare alla vecchiaia delle classi operaie rurali e ad impedirne la emigrazione, sfruttata soltanto da una indegna speculazione.

Bisogna anzitutto pensare ai mezzi più efficaci di promuovere il lavoro agricolo nel nostro stesso paese.

Bisogna fare in modo che quelle classi trovino in Italia il pane quotidiano per poter invecchiare, e possano così rinunciare ad abbandonare i propri lari per cercare in lontane contrade la protezione del lavoro, che la patria niega ad esse.

Tutto ciò non si ottiene senza una larga diffusione del credito agricolo che stimoli il lavoro ed aumenti l'agiatezza in tutti i comuni del regno.

Il riordinamento del credito commerciale, fondiario ed agrario diventa tanto più urgente per il nostro paese quanto men favorevole riuscirà per esso la legislazione doganale, che il Governo persiste a voler mantenere in Italia.

Io non faccio più che indicare per sommi capi gli altri provvedimenti che, a mio avviso, sono necessari per completare la riforma della nostra legislazione economica e fiscale. Questi provvedimenti comprenderebbero, a mio avviso, anche una savia revisione delle tasse di registro, che colpiscono le mutazioni di proprietà, e le transazioni industriali e commerciali. Anche qui, signori, c'è qualche cosa da fare ed io credo che se l'onorevole Magliani, quando le circostanze glie lo permetteranno, porterà la sua competente attenzione sopra questo argomento, troverà che senza per nulla compromettere l'entrata, che si attende da queste tasse, potrà fare qualche cosa nel senso di meglio favorire queste transazioni, tanto per l'agricoltura come pel commercio e per l'industria.

A proposito di questi due sì importanti fattori della produzione nazionale, non posso astenermi dal rammentare qui come in Francia si usi ad essi lo speciale favore di poter pagare i dazi doganali con *pagherò* a tre, sei e nove mesi di scadenza, e come la somma dei dazi che colà si pagano a questo modo ammonti a più di 80 milioni all'anno.

Facciamo noi altrettanto in Italia?

Parlando dell'industria non posso dimenticare, o signori, l'applicazione della tassa sui fabbricati che servono ad usi industriali. La Camera ricorda di avere già dovuto occuparsi della questione cui diede luogo quest'applicazione, imperocchè molti fabbricanti siansi con fondamento lagnati di essere stati lesi gravemente dal modo in cui quella tassa venne loro liquidata dagli agenti fiscali.

L'onorevole Magliani ha già fatto qualche cosa a questo riguardo; ma so per altra parte che non si è provveduto in modo efficace, e che ancora la questione non è stata risolta. Questa condizione di cose pregiudica gravemente gli interessi di quelle industrie, e dà luogo ad una questione di somma importanza, che si connette intimamente col trattamento che viene fatto alle nostre industrie dalla nuova convenzione colla Francia.

E sulla tassa di ricchezza mobile non c'è nulla da dire? Io ho visto con rincrescimento che l'Esposizione nazionale di Milano ha servito di pretesto all'amministrazione delle tasse dirette per credere che fosse d'improvviso aumentata enormemente la ricchezza imponibile delle nostre industrie e dei nostri commerci; ed invece, signori, le cose sono ben lungi dall'aver quelle proporzioni, come lo provano i numerosi fallimenti che tuttodì si succedono.

La Commissione generale del bilancio ebbe a soffermarsi sopra le conseguenze del singolare metodo seguito dall'amministrazione delle tasse dirette per accertare il movimento delle rendite impo-

nibili, ed ebbe a riconoscere che, da 393 milioni di rendita imponibile dichiarata, rettificata o confermata col silenzio dai possessori, gli agenti delle tasse, per eccesso di zelo, portarono questa somma nientemeno che a 542 milioni!

L'onorevole Branca se ne ricorderà, perchè ne parlò nella sua bellissima relazione sul bilancio dell'entrata del 1882. Egli rammenterà la cifra precisa di quell'aumento che fu veramente enorme. La Commissione del bilancio volle conoscere le risultanze di quella liquidazione e spiegarsi come mai la ricchezza del paese avesse potuto aumentare tanto da dare luogo all'accertamento di sì importante cifra di redditi imponibili.

Le notizie dateci dall'onorevole ministro delle finanze ci fecero vedere che i reclami della numerosa famiglia dei contribuenti soggetti alla tassa di ricchezza mobile, riscossa per mezzo di ruoli, fecero sì che si ottennero più di 180 milioni di riduzioni!

Da 542 milioni di redditi imponibili proposti dagli agenti delle tasse si discese nientemeno che a 361 milioni per mezzo di concordati!

Ora, io mi domando, con quale fondamento gli agenti hanno potuto valutare le rendite imponibili in modo così esagerato, e mettere tutti i contribuenti in trambusto per ottenere una giusta applicazione della tassa?

Evidentemente l'amministrazione delle tasse dirette segue una pessima via nella procedura per l'applicazione della tassa.

Io voglio sperare che l'onorevole Magliani avrà già procurato di provvedere efficacemente a questi eccessi.

Ma, intanto, non risulta meno, o signori, che da noi l'industria ed il commercio, invece di essere favoriti, protetti, si trovano sempre bersagliati ed esposti alle esagerate pretese del fisco. Come volete che la produzione nazionale aumenti rapidamente con questo sistema che rappresenta l'economia dei selvatici: *abbattere l'albero per cogliere il frutto*.

Un'altra riforma è ancora necessaria come complemento dei provvedimenti che io ho testè accennati, e sarebbe la riforma dell'attuale regolamento doganale. Voi sapete, o signori, quali sono i reclami che continuamente fanno il commercio e l'industria per l'applicazione di questo benedetto regolamento. Per una parte questi reclami sono la conseguenza della nostra tariffa doganale incompleta e difettosissima, ma sono anche la conseguenza di una procedura fiscale taccagna e vessatoria, che veramente può essere trascurata senza nessun danno dell'erario.

Accennerò ad un'ultima riforma, ch'io desidero vivamente e che ho invocata già da molti anni come

relatore del bilancio delle finanze. Questa riforma, signori, riguarda la compilazione della statistica del nostro movimento commerciale. Sono anni ed anni che si chiede all'amministrazione che questa statistica venga compilata in modo da mettere in evidenza le merci introdotte e le merci esportate raggruppate in modo da far conoscere distintamente quante materie *alimentari* l'Italia importa ed esporta; quante *materie prime* e quanti *prodotti manufatti* essa riceve e dà nei suoi scambi cogli altri paesi.

Così si fa dall'amministrazione francese, la quale si dà molta cura acciò la statistica del movimento commerciale, ch'essa pubblica, soddisfi efficacemente ai bisogni del commercio e dell'industria. Quella statistica fa conoscere ogni mese non solo la quantità delle merci importate ed esportate, ma anche le provenienze e le destinazioni.

Con queste distinzioni nella nostra statistica noi potremmo seguire il movimento del nostro commercio nelle sue diverse fasi e farci un criterio esatto dei motivi e delle cause di questo movimento.

Ma, pur troppo, ad onta che questi desideri sieno stati più volte espressi, abbiamo sempre innanzi agli occhi la stessa statistica doganale colle forme che si sono adottate molti e molti anni sono.

È molto rinnescente il vedere come, per comunicare una serie di dati sul movimento delle importazioni ed esportazioni pel periodo dal 1° luglio 1878 al 1° febbraio 1879, durante il quale fu applicata la tariffa generale, dati che la Commissione stessa aveva chiesti all'onorevole ministro delle finanze, l'amministrazione delle dogane non abbia potuto desumere questi dati dalla nostra statistica ed abbia dovuto desumerli dalla statistica francese. Questo certamente non fa grande onore all'amministrazione che compila la statistica del movimento commerciale italiano. Sono stato molto sorpreso di vedere nella tabella statistica comunicata alla Commissione apposita nota indicante che quei dati sono stati desunti dalle statistiche francesi. Perchè, signori, non si poterono essi desumere dalla nostra statistica? Perchè questa statistica, quantunque compilata con molta cura, lo è, con un metodo che non risponde ai bisogni del commercio, e del Parlamento per l'esame delle questioni economiche e finanziarie. In tutti i paesi, o signori, dove si pubblica una simile statistica, non si aspetta un anno a farvene conoscere l'insieme distinto per provenienze e per destinazioni.

L'amministrazione francese, come già vi dissi, vi dà, ogni mese, un quadro completo del movimento commerciale, e voi potete, ogni mese, seguirne l'andamento e fare i debiti raffronti. E poi, nel volume

generale che si pubblica, trovate la distinzione per mesi. Invece, nella nostra statistica, non avete più la distinzione per mesi. Quindi fu necessità per la nostra amministrazione delle dogane, onde corrispondere alle richieste della Commissione, di ricorrere alla statistica francese. Io ripeto: questo non torna ad onore della nostra amministrazione, e prego l'onorevole ministro delle finanze a provvedere sollecitamente a questa condizione di cose.

Termino le mie osservazioni (*Oh! oh!*) col ringraziare gli onorevoli colleghi della benevola attenzione che hanno voluto accordarmi e col pregarli di dare molta importanza ai motivi che possono consigliare la sospensione di questo trattato, senza per nulla perturbare gli intendimenti del Governo, il quale non potrebbe trovarsi di fronte ad una maggiore responsabilità quando una simile sospensione fosse alla Camera richiesta con un voto certamente non ostile al nobile paese, col quale il trattato è stato stipulato, ma informato al solo vivo e sincero desiderio di garantire i reciproci interessi, affinchè l'Italia possa svolgere con maggiore efficacia le sue forze economiche e finanziarie, e porgere alla Francia il mezzo di poter avere in ogni evenienza nell'Italia un vicino atto ad appoggiare un determinato indirizzo politico. Agli uomini di Stato di quel paese non potrà essere discaro che l'Italia svolga le sue forze economiche e finanziarie nel miglior modo possibile, onde in determinate circostanze, i due paesi possano essere in grado di sostenere reciprocamente i loro diritti. (*Bene!*)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Boselli.

BOSELLI. (*Segni d'attenzione*) Nel campo vastissimo di questa discussione, che tocca supremi interessi della vita nazionale, ed in cui egregi colleghi già recarono tanta copia di sapere, di affetti, di eloquenza, io restringerò le mie parole ad un solo ordine d'argomenti: agli argomenti che riguardano la navigazione ed il commercio marittimo. Invocando la benigna cortesia della Camera, io esporrò intorno ad essi alcune osservazioni, alcuni concetti e rivolgerò al Governo talune domande.

Se, come io desidero e spero, le mie idee troveranno eco; se le risposte che io riceverò dal Governo, saranno conformi ai miei giudizi ed ai miei intendimenti; se saranno sciolti i dubbi mossi dagli oratori che già hanno parlato e quelli ancora che recherà innanzi la parola eloquente di un amico mio, cui mi stringe lunga consuetudine di consensi in queste grandi ed ardue questioni di politica commerciale, io darò il mio voto favorevole al trattato del 3 novembre 1881. Ma se così non avvenisse, io non potrei partecipare alla sua approvazione; perchè que-

sto trattato mi parrebbe cagione di gravissimi danni per l'avvenire economico e per la forza politica della patria nostra, che è nazione essenzialmente marittima.

Anche nei tempi infelici delle dominazioni straniere e dei Governi domestici deboli, infingardi, per nulla propizi a qualsiasi ardita operosità, anche in quei tempi, l'Italia nostra conservò qualche raggio delle sue gloriose tradizioni marittime, qualche parte della sua antica importanza nei ciamenti e nei traffici del mare. Essa è posta sulle grandi vie dei commerci mondiali; molta parte delle sue popolazioni vive sul mare e del mare; le sue storie sono eloquenti e splendide quando narrano le fortune marittime di secoli lontani; in essa sono bellissime, ricche, magnanime città, che si specchiano nelle onde del mare. V'è nella gente italiana una virtù di consuetudini e d'ispirazioni che la trae a navigare nei mari lontani, ad espandersi in lontane contrade.

Nel Mediterraneo, l'Italia nostra tiene il primo luogo, vuoi per la somma degli scambi, vuoi per il tonnellaggio della sua marineria.

Fatta una ed indipendente, avvalorata da tutte le forze e l'ispirazioni di ogni libertà, essa può non seguire temerarie ambizioni, può non aspirare ad assumere nel dominio dei mari preponderanze imperiali. Ma essa deve e vuole conservare il posto che incontrastabilmente le appartiene per volere dei cieli, per virtù di storia, per l'efficacia delle attitudini sue. (*Bene!*)

Nessuno di noi potrebbe, vorrebbe consentire a cosa alcuna che la conducesse ad abdicare in qualche modo all'importanza che deve avere, all'influenza, ai destini che le spettano fra le nazioni marittime. Questo sentimento ispira oggi le mie parole.

Io reputo, o signori, che ben fece il Governo separando il negoziato della convenzione marittima da quello del trattato di commercio, e non stipulando nel medesimo tempo gli uni e gli altri patti.

Io porto questa opinione, mosso da un determinato ordine d'idee, mirando ad uno scopo particolare. Egli è ben chiaro che, fuori di quest'ordine di idee, fuori di questo scopo, ciò che io considero e accolgo come riserva e accorgimento opportuno, potrebbe divenire funesto e deplorabilissimo errore.

Io credo che sia giunta l'ora di esaminare il problema marittimo, in quelle parti che si collegano colle stipulazioni internazionali, isolatamente, energicamente, risolutamente; credo sia giunta l'ora delle formidabili difese.

Ma perchè un sistema di formidabili difese possa efficacemente adoperarsi, deve essere a tempo ed in modo chiaro, preciso, vigoroso, compiutamente ap-

parecchiato; deve essere preceduto da larghe discussioni, come a popoli liberi si conviene, e mercè le quali, si associano il pensiero e il sentimento, la volontà e la responsabilità di tutta la nazione all'indirizzo e alle opere d'una decisa politica economica, sia essa ispirata dal culto sovrano della libertà o dai motivi d'una necessaria resistenza e difesa.

A me è sempre parso che una delle cagioni, per le quali nella Toscana il sistema del libero scambio è ormai da lunghi anni così profondamente popolare, abbia a ravvisarsi nel modo con cui quel sistema fu introdotto nelle leggi e nelle predilezioni del paese, poichè il magnanimo Leopoldo fece partecipare tutto il popolo all'opera che l'ha stabilito, quando, pubblicate le sue liberali riforme negli uffici del comune fiorentino, chiamò ad esse lo studio e l'attenzione dell'universale, eccitò la pubblica opinione a manifestare intorno ad esse liberi avvisi.

Ogni sistema organico e durevole che abbia a stabilirsi ed operare in cose di grande importanza per le nazioni (e segnatamente quando si tratti di complicati argomenti d'indole economica, da svolgersi anche in negoziati internazionali) deve essere saldamente preparato e nettamente delineato prima del giorno delle negoziazioni, delle divergenze, dell'azione.

Se la Germania oggi così inesorabilmente oppone dinieghi e resistenze a tutto ciò che potrebbe farle mutare l'indirizzo economico in cui s'è accampata, essa così può fare perchè si è preparata in tempo e con un programma compiuto ed energico.

Il programma generale ben determinato deve precedere le circostanze, le vicende, le decisioni dei singoli casi.

Se la Francia stringe come in una cerchia di ferro tutti i negoziatori, che si avvicinano ad essa per trattati commerciali e marittimi, egli è perchè la Francia ha prestabilito, con precisione e vigore, il programma che vuole seguire. E io credo, che, non ostante la fede ideale dell'illustre uomo di Stato che regge il Governo inglese, se l'Inghilterra procede così lenta e guardinga nello stringere trattati commerciali, egli è perchè anch'essa non si appaga del solo culto dei principii, ma ha un programma pratico, applicando il quale sa nettamente e precisamente ciò che vuole per oggi, e ciò che vuole per l'avvenire. (*Benissimo!*)

Nè io credo in modo alcuno che questi programmi di difesa economica, i quali omai ciascuna nazione deve preparare compiuti ed efficaci, possano far sorgere qualsiasi diffidenza tra popoli desiderosi di vivere schiettamente uniti in armonia e solidarietà di pensieri e d'affetti. E senz'altra considerazione,

LEGISL. XIV — 1ª SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 4 MAGGIO 1882

basta a provarmi che così realmente avviene nel mondo civile, l'esempio dell'Austria-Ungheria e della Germania, Stati fra i quali le relazioni politiche sono intime, benchè da lung'ora durino i dissensi e le reciproche resistenze rispetto alla politica commerciale. (*Bene!*)

Già altre volte il Parlamento italiano ebbe a manifestare i suoi intendimenti rispetto alla convenzione marittima tra l'Italia e la Francia e li manifestò con chiarezza ed energia. Ma quelle manifestazioni non possono ritenersi come l'ultima parola, come la parola propria del momento, delle circostanze in cui oggi siamo. Quelle manifestazioni non potevano essere scorta sicura al Governo per negoziare una nuova convenzione di navigazione colla Francia. Dopo che questo Parlamento ebbe a deliberare intorno a così grave soggetto, intervenne in Francia una legge, la quale sconvolse intieramente la precedente condizione delle cose.

Io ben rammento le eloquenti parole del relatore del trattato del 1877, quando diceva in questa Camera, che noi potevamo essere audaci nei principii della libertà relativamente alla navigazione, perchè in questa eravamo forti. Ma questa forza, che per la posizione del nostro paese, come per le qualità dei nostri marinai, è propria della patria nostra, ora s'infievolisce e dilegua, perchè la legge naturale e giusta, e sola veramente feconda, del libero lavoro e della libera concorrenza, fu turbata con la risurrezione d'antichi errori e coll'artificio d'ingiusti privilegi, dalla legge francese sui premi per la marina mercantile. Tale legge non solamente sconvolse tutti i principii fondamentali e gl'interessi della vita economica presso le nazioni marittime; non solo essa spinge e costringe gli Stati moderni ad assumere ingerenze, carichi e funzioni che non sono naturalmente proprie degli uffici loro; non solamente offende le normali ragioni di solidarietà, di cooperazione e di scambievole interesse, che esistono naturalmente nelle società bene costituite, nella libertà e nella giustizia, fra le diverse industrie e fra tutti i contribuenti; ma, non mi perito a dirlo, essa ha violato di certo lo spirito e fors'anco la lettera dei trattati, che legavano la Francia cogli altri popoli. (*Benissimo!*) E non mi perito a dirlo, perchè, prima di me, l'hanno detto vari ministri francesi dinanzi a Commissioni d'inchiesta per la marineria mercantile e dinanzi a Commissioni parlamentari, quando quel Governo non consentiva alla proposta di siffatto sistema pernicioso, non solo per la Francia, ma per tutte le nazioni marittime, le quali non siano, per la prevalenza straordinaria della loro potenza, ugualmente invincibili sia nelle lotte che sostengono nel campo della libera concorrenza, sia quando gareg-

giano nel campo delle industrie e delle imprese sussidiate dai Governi.

Non mi perito a dirlo, perchè prima di me il Rouher, egli che ebbe tanta parte e tanto merito con Napoleone III e con Michele Chevalier nelle riforme liberali dell'impero, dichiarò con onesta franchezza nella Camera francese, che la legge dei premi era una violazione dei trattati esistenti tra la Francia e gli altri paesi. (*Benissimo!*)

E questa legge, o signori (piacciavi ricordarlo in tutto il seguito del mio discorso) non si riferisce, come è scritto in apparenza, alla sola navigazione di lungo corso, ma, pei modi della sua applicazione, estende i premi anche alla navigazione di cabotaggio che compiono i piroscafi francesi fra i porti italiani, senza perciò abbandonare la via che devono percorrere muovendo da un lido francese per una meta lontana.

Io non so se una nazione di molta importanza marittima non avrebbe potuto promuovere un'azione collettiva di tutte le potenze marittime, intesa a rivolgere rimostranze e ammonimenti alla Francia intorno all'applicazione, alla estensione, alla durata di siffatta legge.

Io non so se almeno fra gli Stati del Mediterraneo non si potesse tentare qualche azione comune, qualche forma d'alleanza marittima difensiva, a beneficio di tutte le rispettive marine mercantili, non sussidiate dai propri Governi.

Però non insisto sopra questa idea, imperocchè non la sola Francia, ma pur troppo anche altre nazioni marittime del Mediterraneo non mi sembrano molto disposte ad entrare in concerti, che abbiano indole comune, indole di comune solidarietà, di principii liberali.

L'Italia sola in mezzo ai suoi vicini è restia ad abbandonare questi principii; non li abbandonerà mai se non costretta dall'altrui ostilità o dai dinieghi altrui. Io rammento che, in una seduta antimeridiana della nostra Camera, feci istanza perchè il nostro Governo, pubblicata la legge francese sui premi, volesse esprimere alla Francia quelle osservazioni che basta ad ispirare la sola lettura del tenore di quella legge, confrontandolo col tenore dei patti vigenti fra noi e la Francia; avrei almeno voluto che l'Italia avvertisse fin d'allora la Francia come, dopo tale atto, le future stipulazioni relative alla navigazione avrebbero assunto tutto un nuovo aspetto, sarebbero divenute molto più difficili. Io non credo che quelle mie parole abbiano avuto effetto alcuno; ma nemmeno di ciò oggi mi dolgo con amarezza, perchè mi è noto come ciò che non ha fatto l'Italia, sia stato fatto dall'Inghilterra, e la

nota del Governo inglese sia rimasta inefficace. Quindi oramai è mestieri entrare in un altro ordine di divisamenti.

E se il nostro paese, se le altre nazioni marittime dovranno apprestare altri modi di difesa per lottare contro la concorrenza artificiale ed ingiusta di una marina sussidiata dallo Stato (d'uno Stato navigatore), si deve senza alcun dubbio, avanti ogni cosa, far quanto occorre per guarentirci e difenderci nei patti di navigazione, da stringersi fra noi e gli altri paesi, tra noi e quel popolo, in modo particolare, che è la cagione di tanta perturbazione, che ha recata così grave offesa agli interessi e al diritto delle altre nazioni marittime. E credo che per questo punto di vista, la questione possa assumere anche un certo aspetto politico.

Vi è oggi, dopo la legge francese sui premi e pel sistema sempre più restrittivo in cui, anche rispetto alla navigazione, va racchiudendosi la repubblica francese, vi è una condizione di cose d'interesse comune fra i popoli marittimi, i quali tutti debbono armarsi, lottare, afforzarsi a vicenda, per far cessare, per respingere il comune pericolo, il danno comune e le comuni difficoltà.

Quindi è che quando si tratta di patti internazionali intorno alla navigazione nessun popolo marittimo deve, nelle presenti circostanze, considerarli isolatamente, nessun popolo marittimo deve procedere senza tener conto degli effetti che i suoi atti possono produrre rispetto alla difesa e alla solidarietà generale, richiesta da interessi e scopi che ha comuni con altri popoli. Poichè in questo caso un Governo disarmando sè stesso, disarma anche altri, deve procedere con prudenza e concordia di opere e di avvedimenti, di concerto con quelle nazioni che hanno comuni interessi muovono a far argine all'azione perturbatrice della quale parliamo.

Ciascuna nazione marittima deve pensare all'importanza che i suoi atti possono avere rispetto a tutte le grandi difese internazionali. E potrebbe anche accadere che, sotto il punto di vista politico, un soverchio abbandono di prerogative proprie della navigazione di un dato paese, non solamente nuocesse agli interessi economici di questo, ma turbasse anche quella considerazione e quella solidarietà, che stringono gli uni agli altri Stati, tanto più quando si tratta di Stati ai quali si vuol serbare particolare simpatia ed amicizia.

Credo adunque, o signori, che siasi fatto bene a separare la convenzione di navigazione dal trattato di commercio, perchè credo sia giunta l'ora delle formidabili difese nei patti internazionali di navigazione e perchè credo che un programma di efficace difesa debba essere preparato, stabilito, vo-

luto nettamente, risolutamente in faccia al paese dalle discussioni e dai voti del Parlamento.

Se insieme col trattato del 3 novembre 1881 si fosse stipulata una convenzione di navigazione, essa non avrebbe potuto esser tale da corrispondere agli interessi della marina mercantile italiana, i quali sarebbero stati un'altra volta sacrificati, perchè è molto difficile, e impossibile forse, stringere oggi una convenzione di navigazione colla Francia, senza sacrificare qualche parte degli interessi dell'Italia marittima. Si sarebbe entrati nella via dei compensi e le partite si sarebbero più o meno saldate od equilibrate a danno della marina. Certo di ciò, approvo la separazione dei due patti.

Invero vi sono due modi di reciprocità che si possono seguire e adoperare quando si negoziano trattati di commercio e di navigazione; l'uno è quello della reciprocità diretta, perfetta, assoluta, che cerca i compensi nel medesimo campo cui si riferiscono le concessioni; così, rispetto alle cose di navigazione, i compensi si ricercano nella navigazione, rispetto alle cose del commercio i compensi si ricercano nelle cose del commercio.

Siffatto sistema di reciprocità diretta e perfetta è quello che il conte di Cavour ha seguito sia nelle convenzioni internazionali cogli altri Stati, sia nella legge del 9 aprile 1855 fatta negli Stati sardi; e l'ha seguito a tal segno, che, con solenne commento di essa, nella discussione di tale legge nella Camera dei deputati subalpina, quell'illustre uomo di Stato dichiarò: che egli non avrebbe mai consentito alle navi francesi il cabotaggio nel mare degli Stati sardi, senza perfetta reciprocità, neppure quando in corrispettivo si fosse accordata la libera introduzione degli olii in Francia che era cosa di somma importanza per intiere regioni di quegli Stati; poichè egli non voleva confondere l'uno con l'altro ordine di negoziati, l'uno con l'altro modo di reciprocità. La reciprocità perfetta, ricercata nel medesimo campo, del quale direttamente si tratta, è la reciprocità che domandano le leggi inglesi; è la reciprocità stabilita, se non dalla lettera dell'ultima legge germanica, almeno dai commenti amplissimi che essa ha ricevuto così nel Consiglio federale, come nel Parlamento prussiano.

Vi è poi un'altra forma di reciprocità, quella che cerca i compensi sulla massa del trattato, considerando in un giudizio complessivo, così ciò che concerne la navigazione, come ciò che tocca il commercio. È la reciprocità che fu seguita e adoperata nel 1862. Allora si affermava che l'Italia aveva tali benefici, nel complesso del trattato, che equivalevano ad un miglioramento di condizione del 75 per cento. Il negoziatore illustre di quel trattato, lo Scialoja,

LEGISL. XIV — I^a SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 4 MAGGIO 1882

scrisse che alle concessioni fatte nella convenzione marittima si era trovato compenso nella tariffa commerciale; e l'elegante e dotto relatore di quel trattato dinanzi alla Camera, il Giorgini, diceva: « La concessione del cabotaggio è un sacrificio imposto alla marina italiana, ma questa concessione è il prezzo di concessioni corrispettive; si tratta di sapere se la massa che ci sarà dalla concorrenza francese sottratta nel cabotaggio, superi o no la massa delle operazioni che in forza dell'intero trattato sarà possibile fare. »

Io comprendo che anche questa seconda specie di reciprocità, benchè dia luogo a gravissimi pericoli, può, bene adoperata, avere i suoi grandi vantaggi. Nelle conferenze di Bellaggio questo modo di reciprocità fu adoperato per guisa, che un leggero sacrificio dei tessitori di Como valse a salvare i pescatori di Torre del Greco, mercè una di quelle prove di civili armonie, una di quelle prove di solidarietà economica, delle quali l'animo deve vivamente compiacersi, come diceva, con applaudite parole in questa Camera, chi in quelle conferenze aveva saputo giovare acconciamente di tale forma di reciprocità.

Io so ancora che, con ingegnose combinazioni, nel trattato coll'Austria, questa medesima forma di reciprocità fu adoperata per salvare la pesca ed il cabotaggio dei Chioggiotti e dei Veneziani. Ma io temeva fortemente che, se nelle circostanze presenti, insieme col trattato di commercio, si fosse stipulata la convenzione di navigazione, non sarebbe stata questa forma di reciprocità adoperata, nè avrebbe potuto adoperarsi a vantaggio degli interessi marittimi; e credo che in questo momento la reciprocità in massa, la reciprocità complessiva avrebbe avuto a danno della marina il medesimo effetto, che ebbe nel 1862. Io penso si sarebbe ottenuta qualche concessione assai poco rilevante nella parte commerciale del trattato ed in cambio si sarebbe ceduto in tutte o in quasi tutte le parti della convenzione marittima.

Una convenzione marittima equamente utile per ambe le parti non si sarebbe fatta. E questa mia opinione è determinata dal fatto che la riserva del cabotaggio alla bandiera nazionale diviene più e più sempre in Francia canone fondamentale del diritto pubblico ed economico; è determinata da precedenti reiterati e da dichiarazioni ufficiali del Governo francese; dalle discussioni fattesi in quel Parlamento; da tutto quanto si è detto, con molta vivacità e persistenza nelle inchieste compiute colà sulla marina mercantile; dalla logica che, in cose economiche, procede ben serrata sempre in quel paese ed infine dal programma che segue la Francia così nell'Oceano, dove vuole difendere la sua marina dalla

concorrenza inglese, come nel Mediterraneo dove aspira ad una preponderanza sempre crescente.

Ma perchè, o signori, il mio giudizio intorno all'aver separato il trattato di commercio dal trattato di navigazione corrisponda ai miei intendimenti ed agli interessi del paese, occorre che sia ben determinata l'interpretazione dell'atto addizionale del trattato del 3 novembre 1881, dell'atto che riguarda appunto la convenzione di navigazione. Io credo che la Camera ed il Governo debbono accogliere volentieri queste mie parole, le quali mirano ad evitare per l'avvenire ogni dubbia interpretazione.

A me pare un obbligo di lealtà internazionale di non approvare stipulazioni, il cui senso non sia precisamente stabilito, chiaramente inteso; io credo che la peggior cosa che potrebbe accadere nelle nostre relazioni colla Francia sarebbe quella di trovarci discordi nell'interpretazione del trattato, il giorno in cui questo dovrà essere applicato, poichè in quel giorno le divergenze potrebbero divenire assai più moleste, amare e pungenti delle presenti discussioni, di queste discussioni che precedono la ratifica, ancor libera da ambe le parti, del trattato.

Ora qui sorgono, o almeno sono possibili due interpretazioni; ve n'è una che si può dedurre dalla lettera dell'atto addizionale, ve n'è un'altra la quale, secondo io penso, si deduce dallo spirito del negoziato, da tutti i documenti di esso. Ecco la mia interpretazione.

La convenzione dice: Il Governo italiano ed il Governo francese s'impegnano a negoziare entro un determinato termine una nuova convenzione di navigazione. Se entro questo termine concludono una nuova convenzione, sta bene; essa, se approvata da tutti i poteri competenti, andrà in vigore; se entro questo termine la nuova convenzione non è conclusa, la convenzione del 1862 cessa a ogni modo di avere effetto, cessa assolutamente di esistere legalmente. Nelle conferenze nelle quali si negoziò il trattato che ora discutiamo, vi sono i verbali delle tornate del 24 e 27 settembre, e del 2 novembre, nelle quali trova valido fondamento questa mia interpretazione.

Fuori di questa non avrebbero, a parer mio, valore le dichiarazioni contenute nella lettera del ministro Barthélemy de Saint-Hilaire del 3 novembre 1881, il cui primo numero riconosce nei suoi stessi termini esplicitamente questa interpretazione; e il cui numero secondo non avrebbe motivo e scopo alcuno se questa interpretazione non reggesse. Di più, non si comprenderebbe nemmeno l'ordine del giorno della Commissione, relativo ai patti della navigazione, nè la proroga proposta per la durata della conven-

LEGISL. XIV — 1^a SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 4 MAGGIO 1882

zione del 1862; non si comprenderebbe ragionevolmente più nulla di ciò che si è detto, scritto e fatto, se questa interpretazione non fosse vera. Però debbo soggiungere che l'atto addizionale dice che la convenzione del 1862 resterà in vigore, fino alla conclusione del nuovo negoziato.

Debbo soggiungere ancora che il verbale del 3 novembre lascia dei dubbi; e finalmente (questo mi duole doverlo dire) finalmente il paragrafo 14 della relazione della nostra Giunta contiene il riconoscimento e la conferma di questa interpretazione estensiva e inaccettabile, la quale mi pare non sia neppure domandata dalla Francia. Ora, qui conviene lasciare ogni dubbio, conviene intenderci chiaramente e positivamente; perchè se la interpretazione che io credo infondata e respingo, fosse vera, il Governo non solo non avrebbe separato i due negoziati per far meglio, ma avrebbe lasciato in vigore indefinitamente la convenzione del 1862.

Onorevoli ministri, in luogo di non avere ora conclusa una convenzione di navigazione, voi avreste conclusa e suggellata la peggiore delle convenzioni di navigazione.

La Francia è in possesso di tale convenzione, simile alla quale non può sperare di averne, io credo, mai più altra da noi; e siccome si trova in possesso di una convenzione di questo genere, è ben naturale e certo che non concluderà mai il negoziato rivolto a stipularne un'altra per essa indubbiamente meno favorevole. Se in questo caso, signori, avesse a rimanere sempre in vigore la convenzione del 1862, sorgerebbe dall'Italia marittima un grido di disapprovazione, di dolore e di protesta così vivo e profondo, che io sono lontano dal saperlo e poterlo qui adeguatamente interpretare. L'Italia marittima non ha spinto, con agitazioni artificiali ed egoistiche, fino alla soglia del Parlamento, eccitamenti e coalizioni, che sarebbero, se efficaci e vincitori la pessima fra le corruzioni delle parti politiche, uno fra i più grandi pericoli del reggimento parlamentare; ma essa pure ha i suoi interessi preziosi e i suoi diritti; e la Camera ed il Governo debbono ascoltarne la voce, rassicurarla, scansare i pericoli, sciogliere i dubbi che io ho creduto mio dovere sollevare in questa discussione e che vi propongo di rimuovere, mercè l'approvazione del seguente ordine del giorno:

« La Camera ritiene come fuori d'ogni dubbio che l'atto addizionale del trattato del 3 novembre 1881, relativo alla navigazione, e le note scambiate fra il Governo italiano e il Governo francese debbansi interpretare nel senso che al 31 dicembre 1882 cesserà, in qualsiasi ipotesi, di avere effetto la convenzione di navigazione del 13 giugno 1862. »
(Benissimo!)

Signori, vi è un'altra questione che a me sembra di molta importanza; ma occorre premettere un'osservazione, la quale concerne quello che sarà il tema principale delle mie parole.

Nella convenzione marittima tra noi e la Francia l'argomento su cui esistono più gravi le divergenze e al quale si collegano le ansie, le speranze e i voti di ragguardevoli interessi nazionali, egli è l'argomento della navigazione e del commercio di cabotaggio delle navi francesi nei porti italiani e delle navi italiane nei porti francesi. Or bene, al 31 dicembre del corrente anno cesserà d'aver vigore la convenzione del 1862; entreremo allora reciprocamente nel regime del trattamento della nazione più favorita. È compreso il cabotaggio o non è compreso in questo trattamento della nazione più favorita?

Se sventuratamente fosse compreso anche il cabotaggio nel trattamento della nazione più favorita, anche qui dovrei ripetervi, onorevoli ministri, che voi avreste stipulato in fatto di navigazione la peggiore delle convenzioni possibili. Nulla vi potrebbe essere, in questo caso, di più dannoso e biasimevole e tutte le mie considerazioni in appoggio della separazione dei due negoziati non solo deleguerebbero, ma si ritorcerebbero inesorabilmente contro l'opera vostra.

Ma io credo che il cabotaggio non sia compreso nel trattamento della nazione più favorita. Mi conduce in questa opinione la costante giurisprudenza internazionale, secondo la quale il cabotaggio non va compreso nel trattamento della nazione più favorita. Io ho esaminato buon numero di trattati di navigazione, e vidi che quando si vuol stipulare il trattamento della nazione più favorita, anche rispetto al cabotaggio, esso si stipula esplicitamente, oltre la concessione generale del trattamento della nazione più favorita. E valga, come esempio ed argomento d'analogia, il trattato di navigazione concluso il 31 ottobre 1881 tra la Francia ed il Belgio, nel cui articolo 2, oltre le dichiarazioni generali, si pattuisce in modo esplicito e positivo il trattamento relativo al cabotaggio. Vi è del rimanente un fatto di grande autorità; il fatto dei precedenti già in corso da vari anni così in Francia come in Italia. In Francia vi era una nazione, la Spagna, che esercitava il libero cabotaggio e noi non eravamo ammessi ad esercitarlo, non ostante il trattamento della nazione più favorita.

So bene che la Spagna traeva il suo privilegio dal patto di famiglia, il quale ha sempre conservata un'indole particolare, ha sempre ricevuta una propria e speciale interpretazione, ma ad ogni modo il precedente non è senza valore.

LEGISL. XIV — 1ª SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 4 MAGGIO 1882

Ne ha poi uno maggiore il fatto che il trattamento della nazione più favorita, di cui per la convenzione del 1862 godeva la Francia in Italia, non bastò per ammetterla al libero esercizio del cabotaggio a vela fra i nostri porti, ad essa non consentito dalla convenzione ora detta. V'ha di più.

Nel 1867, secondo documenti che io ebbi in altri tempi occasione di vedere e che il ministro degli affari esteri potrà opportunamente rintracciare nei suoi archivi, nel 1867 la Francia domandò appunto all'Italia il libero cabotaggio a vela nei nostri mari, senza concederci la reciprocità d'esercitarlo anche noi fra i suoi porti, perchè essa sosteneva spettarle in conseguenza del trattamento della nazione più favorita onde era in possesso nel nostro paese; ma il Governo italiano rifiutò di accettare questa domanda, questa interpretazione estensiva del trattamento della nazione più favorita, e la Francia allora cessò dalle fatte domande, nelle quali non si trovò fondata così da poter insistere legalmente. E questo già è un fatto indiscutibile, un'interpretazione assolutamente stabilita e perciò io credo ed affermo che il trattamento della nazione più favorita non s'estende al cabotaggio. Ma che vale l'opinione o l'affermazione mia? Anche qui occorre allontanare assolutamente ogni dubbio, poichè la questione è di grande importanza e l'interpretazione della quale si tratta non è al postutto certa e positivamente stabilita; ed anche qui all'effetto di allontanare i dubbi, gli equivoci e le future contestazioni e dissensi fra i due paesi, propongo, o signori, alla vostra approvazione il seguente ordine del giorno:

« La Camera ritiene che, ove prima del 31 dicembre 1882 non siasi stabilita una nuova convenzione di navigazione tra l'Italia e la Francia, il trattamento reciproco della nazione più favorita che dovrà andare in vigore fra i due Stati, non è e non potrà essere esteso alla navigazione di cabotaggio sia a vela che a vapore, la quale rimarrà così riservata da ambe le parti esclusivamente alla bandiera nazionale. »

Io diceva poc'anzi che la convenzione del 1862 è per l'Italia la peggiore fra le possibili convenzioni di navigazione. E non mi pare superfluo di spiegare brevemente i motivi di questo mio giudizio; imperocchè da certi segni e per certi dubbi non veggio rimosso intieramente il pericolo che quella convenzione possa in qualche modo durare in vigore o risorgere. Se avessi da definire la convenzione del 1862 la direi senza più: il privilegio della bandiera estera a danno della bandiera nazionale.

Per quella convenzione non v'è alcun partito, non v'è alcun uomo di Stato che abbia, in modo parti-

colare, a sentire rimorso, o a ricevere biasimo. L'ha consentita il conte di Cavour; e fu uno degli ultimi atti suoi; l'ha accettata il Ministero Rattazzi; l'ha accolta e l'ha difesa il Ministero Minghetti. Fu un errore, ma fu un errore che ebbe le sue ragioni storiche, che fu determinato dalle necessità politiche di quei primi tempi della nuova vita nazionale.

Mi pare che l'onorevole Zeppa, nel suo efficace discorso, già abbia accennato a quei fatti, a quelle necessità intorno alle quali io discorro. Quando l'Italia era divisa in più Stati, la Francia poteva esercitare la libera navigazione fra i porti di quelli Stati, movendo da un porto d'alcuno di essi, ed approdando ad un porto d'alcun altro. Benchè non avesse in alcuno di quelli Stati la libera navigazione di cabotaggio, poteva allora liberamente esercitare quella che è ora navigazione di cabotaggio ed era in quell'epoca navigazione internazionale. La Francia aveva cooperato validamente a suscitare, a rivendicare l'indipendenza del nostro paese, aveva riconosciuto il nuovo regno senza porre per condizione anticipata di mantenere lo stato di cose del quale già era in possesso, rispetto alla navigazione, che era divenuta di cabotaggio. Poteva il conte di Cavour ritorcere contro la Francia le conseguenze del nuovo stato di cose, che era in tanta parte opera sua, negarle di continuare liberamente in quella navigazione che era divenuta di cabotaggio, ma che già essa esercitava come navigazione fra Stati diversi? Perciò egli, dopo breve negoziato, prima ancora della convenzione del 1862 aveva accordato di fatto alla bandiera francese il libero cabotaggio fra porti italiani.

Per altra parte la dittatura di Napoli, con un provvedimento dello Scialoja, accordò il cabotaggio ai vapori francesi tra i porti delle provincie napoletane e quelli della Sicilia. Urgeva avvivare, moltiplicare le corrispondenze, le relazioni frequenti fra quelle contrade sorelle e più che mai strette in un solo fascio di aspirazioni patriottiche e di concordi voleri; non v'era una marina a vapore nazionale che potesse bastare all'uopo. Anche nell'Italia meridionale la concessione del cabotaggio alla Francia precedette la convenzione del 1862. Del rimanente, o signori, prevalevano in quei giorni idee economiche, tutte ispirate dal culto più fervido e sereno d'ogni libertà, idee alquanto diverse da quelle che segue oggi la scienza fatta più sperimentale e che oggi informano il programma anche degli Stati più liberi e più civili.

Io ho letto di questi giorni tutto il dibattimento, per dottrina memorabile, sfolgoreggiante per eloquenza, che ebbe luogo nel nostro Parlamento intorno al

trattato del 1862 e nel leggerlo ho sentito, insieme con una di quelle ammirazioni che si confondono coi vagheggiamenti più cari del pensiero e dell'animo, quella stessa malinconia, che appare nella pagina eloquente onde il Littré ha accompagnato pochi anni or sono, in una nuova pubblicazione, lo scritto bellissimo e pieno delle più eccelse speranze, che egli aveva dettato intorno alla *Pace occidentale* in quei tempi che non appartengono ad un secolo antico, che hanno sorriso ai primi studi della nostra giovinezza e che pur sembrano già tanto lontani da noi, quando si consideri il corso dei fatti e l'indirizzo delle idee oggi prevalenti.

Nel 1862 si prevedevano ancora per la vela destini migliori di quelli che in realtà essa ha di poi incontrati. Per altra parte le prime prove delle compagnie di navigazione a vapore in Italia, giovandosi del grande impulso della recente unità nazionale, erano apparse tali, da ingenerare speranza e fiducia nello svolgimento pronto e adeguato della marina a vapore nel nostro paese, il quale così avrebbe potuto lottare ad armi meno impari colla marina francese. Certo per lo meno si credeva che alla bandiera nazionale, anzi alla vela nazionale in gran parte, sarebbe sempre rimasto quel movimento di cabotaggio, che pare servizio quasi domestico ed in ordine al quale si reputavano pressochè invincibili i nostri legni e come sicure da ogni eccessiva concorrenza di navi straniere le navi del paese, esperte e use ai bisogni dei commerci locali e nelle quali armatori e marinai avevano lodatissime qualità da opporre fruttuosamente nelle prove che venissero ad intimar loro, nelle proprie case e nei propri mari, navigatori e trafficatori stranieri.

Al cabotaggio, per la costruzione delle ferrovie in riva al mare, pareva fossero per venir meno quasi intieramente le consuete occasioni dei trasporti e dei traffici. Nell'ardimento, nella parsimonia, nelle attitudini dei marinai italiani si aveva così grande fiducia da sfidare, con audace sicurezza, qualsiasi libera gara colle marine degli altri paesi.

E ferveva allora nei cantieri liguri l'opera assidua e sellecita delle costruzioni navali, e l'Italia, dopo l'Inghilterra, teneva ancora posto di onore al confronto di tutte le altre marine. Per tutto ciò si comprende come la forza dei fatti e la virtù delle idee, allora predominanti, conducessero insieme all'approvazione di un atto internazionale, rispetto al quale oggi, e sono mutati i fatti e mutate le idee e apparvero fallaci le previsioni allora seguite.

Anche un errore di fatto nocque però fin d'allora alla marina italiana. La marina ligure aveva molto progredito ed era vissuta in mezzo alla libertà.

Da questo esempio si trassero argomenti solenni

ed eloquenti per rassicurare la marina italiana e per darle quasi malleveria intorno ai benefici effetti delle concessioni le più liberali. Ma la prova citata non corrispondeva al fatto in esame; si dimenticava che il cabotaggio libero in Liguria non mai fu esteso alla Francia, colla quale il regno di Sardegna mantenne sempre, rispetto al cabotaggio, la reciproca riserva contenuta nel trattato del 1851. L'effetto delle leggi liberali del conte di Cavour, per quanto concerne la navigazione di cabotaggio, non andò mai oltre la concorrenza nei porti degli Stati Sardi liberamente aperti, mercè perfetta reciprocità, alle marine della Toscana, dell'Inghilterra, dell'Olanda, della Svezia; non mai nei porti della Liguria diede luogo al libero cabotaggio della bandiera francese, che era fra tutti il cabotaggio veramente, maggiormente pericoloso per gl'interessi della marina nazionale. Non era, adunque, vero che la marina ligure avesse prosperato non ostante l'esperienza del libero cabotaggio esteso fra i suoi porti alla bandiera francese; ma al contrario aveva prosperato mentre il libero cabotaggio non fu mai dalla bandiera francese esercitato.

Parlo della Liguria perchè in essa era stata l'esperienza d'una legislazione di libertà, mentre l'esperienza delle marine d'altre parti d'Italia, della marina meridionale, così pregevole per qualità marinaresche e già fin d'allora apparsa valorosamente nei mari lontani, si collegava con istituzioni informate ad altri principii. Or bene dalla Liguria, dove l'amore e l'uso delle libertà economiche furono sempre vivi e la fiducia soprattutto nell'impresenza privata fu operosa sempre e feconda, dalla Liguria nel 1862, Gerolamo Boccardo scriveva le seguenti parole che mi pare oggi opportuno leggere in questa Camera: « Dare alla Francia il libero cabotaggio sulle nostre coste, è concedere tutto, accordarci eguale libertà sui lidi del Mediterraneo è pressochè nulla.

« Non è nè giusto, nè equo, nè tollerabile che, senza compenso alcuno per noi, intiere flotte di vapori francesi invadano i nostri porti. Qui non si tratta di libero scambio o di protezione. Non vi ha principio economico che imponga ad una nazione di suicidarsi per far piacere alle nazioni rivali. »

La convenzione del 1862 meritava queste severissime, queste roventi parole di Gerolamo Boccardo? Le meritava, o signori. Ricordiamo sovrannaturalmente ciò che sia nei suoi patti, la convenzione del 1862. L'Italia per il prezzo dei noli, per le qualità dei marinai, per l'economia della navigazione e per l'accorgimento dei traffici non aveva a temere nei suoi porti la concorrenza delle vele francesi; al contrario poteva far fruttuosa concorrenza alle vele francesi

nei porti francesi. La convenzione del 1862 riservò il cabotaggio a vela esclusivamente alla bandiera nazionale così dell'una come dell'altra nazione. Noi non abbiamo avuto la concorrenza dei velieri francesi nel cabotaggio in Italia, dove, lo ripeto, potevamo lottare senza timore. Ma non abbiamo potuto esercitare il cabotaggio a vela in Francia, dove la marina francese aveva ragione di temerci.

E, tanto è vero che aveva ragione di temerci, che gli usi di taluni porti di quel paese, i bisogni di taluni commerci locali della Francia sono tali che oggi ancora, non ostante la riserva del cabotaggio a vela alla sola bandiera francese, si fa continuamente da navi italiane un piccolo cabotaggio a vela in vari porti francesi del Mediterraneo, un piccolo cabotaggio che raggiunge per avventura 150,000 tonnellate all'anno. La Francia contrasta con molestie doganali questo cabotaggio non legalmente riconosciuto, le autorità marittime francesi l'angustiano in più modi; esso s'avvolge in continui conflitti e difficoltà; ma è tanta la forza delle consuetudini, tale l'avviamento e il bisogno di taluni commerci locali che finora nulla valse a farlo sparire interamente.

Ma purtroppo il cabotaggio dei velieri italiani è sparito dall'Algeria; dall'Algeria, dove, da tempo immemorabile, prima della convenzione del 1862, la navigazione a vela delle coste, il servizio di transito dei porti erano fatti quasi intieramente da navi e da marinai italiani. Piccole navi e piccoli equipaggi, o signori; ma intorno ad essi erano sorti notevoli interessi e industrie e commerci marittimi di cui gli italiani avevano, a così dire, il monopolio. La convenzione del 1862 ebbe per effetto di far abbassare la bandiera italiana e di far innalzare sopra quelle navi la bandiera francese. A ciò furono costretti quei nostri concittadini per serbare i frutti della loro lunga perseveranza, dei loro faticosi lavori! Il cabotaggio fra i porti dell'Algeria si fa oggi tutto con bandiera francese; i negozianti francesi del 1862 hanno largamente conseguito il loro scopo! Ciò per la navigazione a vela. (*Senso*)

Nella navigazione a vapore, noi eravamo deboli, debolissimi e la Francia era forte; qui ad essa giovava non più il sistema della riserva, ma quello della reciproca libertà, benchè essa seppe darla non intiera, e la convenzione del 1862 stabilì la reciproca libertà della navigazione di cabotaggio a vapore pei nostri piroscafi in Francia e pei piroscafi francesi fra i porti italiani.

Noi abbiamo aperti alla Francia tutti i nostri porti, e voi sapete quanti sono i porti italiani e quale importanza di movimento marittimo e com-

merciale essi rappresentino; la Francia ci ha dato il libero reciproco cabotaggio a vapore nel Mediterraneo e non quello dell'Oceano, cioè a dire il libero cabotaggio dove ha tre porti importanti, Marsiglia, Nizza e Cette, e nel rimanente un seguito di coste dove sono spiagge deserte e minori porti poco o punto frequentati.

Nel Mediterraneo, c'è Marsiglia; egli è vero, ma voi sapete, o signori, come Marsiglia pensi a difendersi dalle marine e dai commerci esteri. Poco la premono le stipulazioni liberali dei patti internazionali, essa sa difendersi con sagacissima sollecitudine e tenacità; è sede di società di navigazione a vapore, potenti e avvalorate sempre più e più dai sussidi governativi d'ogni maniera; le protezioni per la bandiera francese sono poco scritte e punto codificate, ma sono infinite nella pratica. E le tasse sulle provenienze indirette fanno l'ufficio loro; e le formalità doganali e le prescrizioni delle autorità marittime sono congegnate in modo da giovare sempre alle navi nazionali, da molestare sempre i movimenti e le operazioni delle navi forastiere; sì molti e molti sono i mezzi particolari che Marsiglia sa adoperare, per difendersi dalla concorrenza delle bandiere estere e specialmente della bandiera italiana. (*Bene!*)

Il cabotaggio dell'Oceano non ci fu accordato, e questo cabotaggio pareva nel 1862, parve in seguito, pare a taluni tuttora che non abbia una notevole importanza. Ma uomini competenti tengono diversa opinione e le statistiche francesi ci insegnano che un quarto solo del totale cabotaggio francese appartiene al Mediterraneo ed i tre quarti appartengono all'Oceano.

Il cabotaggio fra Marsiglia e i porti francesi dell'Oceano è importante, e perciò la Francia ebbe cura di negarlo alle marine forestiere.

Noi non abbiamo avuto che un quarto del cabotaggio francese, mentre abbiamo dato tutto il cabotaggio italiano ed aperto al cabotaggio francese una estensione di coste tripla di quella che la Francia ha aperta al cabotaggio italiano.

Nell'Oceano vi sono porti importanti, dal golfo di Guascogna alle ultime coste francesi della Manica, e Bordeaux, e Nantes (Saint-Nazaire), e l'Avre, che diviene ogni giorno più formidabile nella concorrenza dei commerci mondiali, e Dunkerque, a tacere di altri porti minori, ma pure ragguardevoli, come Fécamp, Boulogne, Dieppes, Calais e altri ancora.

E fra i porti dell'Oceano alimentano il movimento marittimo ed i traffici quelle ricche e popolose regioni della Francia che affluiscono ad essi e che danno luogo a tanto giro di produzione, di scambi e

LEGISL. XIV — 1^a SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 4 MAGGIO 1882

di consumi. Come si potè credere, come si può dire che alla marina italiana, marina per l'indole e le consuetudini sue, non ristretta per certo alle navigazioni facili, vicine e quasi a dire casalinghe, non avrebbe giovato, non gioverebbe il libero cabotaggio fra i porti dell'Oceano? Ben diversamente pensa il console italiano che è all'Havre, ben diversamente affermano uomini di mare espertissimi, che assai conoscono le condizioni presenti della navigazione e vivono negli affari. Così ad Havre come a Marsiglia si pensa che per la marina italiana, oggi specialmente, nelle condizioni della nostra marina a vela e considerando la portata del maggior numero delle sue navi, vi potrebbe essere un ragguardevole vantaggio nello esercizio del cabotaggio per i porti francesi dell'Oceano.

Evidenti sono adunque i danni che la convenzione del 1862 ha recati alla marina italiana e sarebbe troppo lungo il discorrerne compiutamente.

La marina a vela ne ebbe larga e profonda ferita. Lo Stato italiano dovette largheggiare nelle sovvenzioni alle nostre compagnie di navigazione a vapore, per la concorrenza recata contro di loro dalle compagnie sovvenzionate dal Governo francese nei traffici fra i porti italiani.

Cabotaggio a vapore in Francia noi non ne facciamo in guisa alcuna; le acque algerine, dal 1862 in poi, furono solcate da una sola assai piccola nave a vapore italiana, solita a trasportare colà l'infelicissima emigrazione napoletana; non facciamo in Francia che un languidissimo commercio di scalo con taluno dei piroscafi nostri.

Invece compagnie francesi di navigazione a vapore fecero per tutti questi lunghi anni e fanno sempre, con prospera fortuna, navigazione di cabotaggio in Italia.

Le statistiche segnano i risultamenti della convenzione del 1862; cabotaggio italiano a vapore in Francia, zero; cabotaggio francese a vapore in Italia, un milione di tonnellate. Il cabotaggio italiano fu per compagnie di navigazione francesi quasi oggetto unico delle imprese e dei traffici loro. Tutto giovò alla bandiera francese; e soprattutto la posizione in cui sono collocati i nostri porti, che i piroscafi francesi trovano sulla via delle più lontane navigazioni, e l'agevolezza di potere così, ricercando in Italia carichi complementari, sbassare siffattamente i noli da togliere alle navi italiane ogni attività nell'esercizio dell'industria loro, ogni forza nelle prove della reciproca concorrenza. E tutto ciò avvenne, conviene ripeterlo, perchè dove a noi giovava la libertà si ebbe la reciproca riserva del cabotaggio, dove a noi giovava la reciproca riserva si ebbe la reciproca libertà.

La convenzione del 1862 ha inoltre impedito la trasformazione della nostra marina, perchè se avessimo riservato alla bandiera nazionale il cabotaggio a vapore fra i porti italiani, non v'ha dubbio che si sarebbe cominciata la costruzione di minori piroscafi per esercitarlo: questi si sarebbero fatti nei cantieri italiani: dalle costruzioni minori saremmo gradatamente passati alle più grandi: i cantieri anche nel nostro paese si sarebbero successivamente svolti e perfezionati: le costruzioni navali a vapore e in ferro avrebbero avuto per avventura in Italia un corso ben diverso da quello troppo poco soddisfacente che esse ebbero: e forse oggi la nostra marina a vapore si troverebbe in condizioni molto migliori di quelle cui pur troppo ci troviamo dinanzi.

Ora in questo ritardo della trasformazione navale in Italia, a parer mio, non vi è solo un danno marittimo, ma v'è eziandio un danno industriale, e di più ancora un danno politico, imperocchè le costruzioni accresciute in Italia avrebbero ravvivata l'operosità nei nostri cantieri; ed una nazione a me non sembra del tutto forte e sicura, finchè non può provvedere a se stessa tutti gl'istrumenti del proprio lavoro; finchè non può provvedere, interamente a se stessa in ogni rivolgimento di casi, in ogni ira di tempi, ad ogni argomento della sua forza militare in terra e in mare; finchè non è in grado di fare in casa propria tutti gli strumenti, che valgano a difenderla. (*Bravo! Bene!*)

E qui prima di per fine al mio dire intorno alla convenzione del 1862, io rivolgo all'onorevole ministro degli affari esteri una raccomandazione: egli tutela con molto amore e sapere gl'interessi economici del paese, quindi la mia raccomandazione è lontana dal voler essere una censura.

Vegga egli che sia almeno, finchè ha a rimanere in vigore, fedelmente, esattamente osservata dalla Francia la convenzione del 1862. La quale io ho motivo di credere non sia del tutto esattamente e fedelmente eseguita così nei porti francesi, come nelle colonie: e credo invece che da Nizza alla Cocincina si possa raccogliere una serie di fatti, i quali dimostrano che certi patti del 1862 non sono rettamente, compiutamente osservati.

Si potrebbe meglio ponderare anzitutto se vi sia vera e reale parità di trattamento rispetto alle tasse marittime, poichè più numerose e più gravi assai sono quelle che si pagano nei porti francesi, i quali e per gli altri congegni protettori, onde si alimentano, e per i traffici copiosi da lung'ora in essi avvivati e stabiliti, possono aggravare certe tasse senza il pericolo, in cui cadrebbero seguendo quell'esempio i porti italiani, di veder scemato il loro movi-

mento e deviata, a beneficio dei porti rivali, una parte dei traffici loro, pur troppo non ancora corrispondenti ai voti e alle speranze d'un grande paese marittimo.

Ma io voglio discorrere di fatti più positivi e determinati, raccomandando al ministro degli affari esteri di porli in confronto con gli articoli 3 e 5 della convenzione del 1862.

Ingiuste, gravi molestie e non fida osservanza di eguale trattamento per le navi francesi e le italiane, recano le prescrizioni delle autorità doganali francesi concernenti l'obbligo stabilito pei capitani delle navi di dichiarare, appena queste approdino in quei porti, se abbiano a fare ivi operazioni di commercio, nel qual caso, entro i tre giorni dall'arrivo, deve essere chiesto un permesso di sbarco, in cui siano descritte precisamente le merci che si metteranno a terra. Ciò limita la libertà degli affari, fa anticipare operazioni e contratti con complicazioni di vincoli e di danni, che sembrano abilmente tessuti e preparati per assicurare alle navi francesi ogni monopolio nell'attività commerciale.

V'è poi l'aggravio delle polizze forzate. E, oltre ciò, pei bastimenti francesi un solo passaporto vale nel corso dello stesso viaggio, per tutti i porti dello stesso dipartimento. Ma non è così pei bastimenti italiani; essi ad ogni porto che toccano, anche in uno stesso viaggio, debbono soggiacere alla formalità del passaporto, ingrata e grave assai più per la perdita di tempo che cagiona, che per i due franchi di spesa che occorrono per essa ad ogni approdo, specialmente per quei nostri piccoli velieri, i quali nelle vicende della navigazione invernale sono spesso costretti a ricercare frequenti ricoveri, a toccare tutti i porti delle coste.

Perfino nei rilasci forzati havvi disparità di trattamento fra i legni italiani e i legni francesi! Se il legno è francese e dall'approdo alla partenza non siano trascorse ventiquattro ore, esso prosegue il suo cammino senza che lo preme e l'arresti formalità alcuna. Ma se il legno è italiano, poco giova se anche si fermi poche ore sole nel porto inospitale, esso deve a ogni modo e in ogni caso prendere pratica, e subire formalità e incontrare spese; e mentre entro le ventiquattro ore avrebbe potuto rimettersi alla vela, è costretto sovente a rimanere due o tre giorni in quel porto, dove lo trassero le minaccie del mare e dove lo impigliano e lo fanno indugiare, con ogni danno, le accoglienze fiscali e amministrative delle autorità francesi.

A me non pare, dopo quanto ora ho esposto, che la convenzione del 1862 sia stata fedelmente, esattamente osservata ed applicata. (*Voci.* È vero!)

Ma, signori, questa navigazione di cabotaggio

della quale io vado ragionando, ha davvero una notevole importanza, e merita seriamente che la Camera ne faccia oggetto non solo di considerazioni particolari, ma di apposite deliberazioni, ordinando a tutela di essa un assoluto, immutabile sistema di compiute e vevoli difese? Il cabotaggio ha molta importanza nei commerci locali, a così dire, che si fanno continuamente tra i diversi porti d'un medesimo Stato ed in ispecie fra i porti vicini gli uni agli altri.

Ha poi un'altra importanza, alla quale io prego la Camera di rivolgere la sua attenzione. Noi abbiamo sopra altri popoli marittimi una riconosciuta prevalenza rispetto all'esercizio abile ed economico della navigazione, perchè la nostra marina mercantile non è esercitata in generale da speculatori, ma è esercitata invece da veri uomini di mare, armatori, capitani e marinai i quali cominciano dal traffico e dalla navigazione dei piccoli bastimenti, e mercè buone tradizioni di economia e abilità rara nei viaggi e negli affari, a poco a poco allargano le loro fortune, i loro traffici e le loro navi. E mentre allargano le navi, i traffici e le fortune, i nostri uomini di mare conservano sempre le abitudini e la attività in loro tanto pregiate; continuano nella loro professione; essi stessi governano sempre i loro bastimenti o li affidano a parenti loro, e compiono così migliori affari di altre marine o almeno, anche in tempi tristi, trovano il modo di lottare contro l'avversità e di sopravvivere alla decadenza della loro industria. Egli è per questa gestione diretta, assidua, economica della navigazione, che noi possiamo lottare ancora nella concorrenza dei traffici marinareschi. Ora, dove nascono quelle piccole fortune degli uomini di mare che poi divengono grandi e alle quali è affidato l'avvenire della nostra marina? Dove si formano questi piccoli capitali? Essi cominciano col piccolo commercio di cabotaggio. Quindi, sotto questo punto di vista relativo all'avvenire marittimo della nazione, il cabotaggio è di non poca rilevanza: esso poi ne ha ancora una grandissima rispetto alla formazione dei marinai.

Dice taluno che colla navigazione a vapore certe qualità marinaresche sono assai meno necessarie. Ma chiari ammiragli espressero ben diversa opinione dinanzi alle Commissioni d'inchiesta, e in recenti discussioni del Parlamento francese, affermando che anche l'equipaggio delle navi a vapore deve essere composto di marinai esperti in tutti i servizi e per tutti i casi della navigazione e ben temperati a tutti i pericoli del mare.

Le popolazioni marittime più numerose e valenti, sono appunto quelle che vivono nei traffici e nella navigazione del cabotaggio. Esso è la vera scuola

del marinaio, così in Liguria, come a Chioggia; così a Livorno, come ad Ancona, così a Sorrento come a Trapani. Sono popolazioni che vivono sul mare e del mare, che hanno appartenuto e appartengono al mare, da cui traggono tutte le loro ispirazioni.

È ben difficile che una famiglia tenga consiglio sulla sorte dei suoi figli; non si pensa che per essi vi possa essere altra carriera tranne quella del mare. Così fino dalla prima età, gettati sulle onde, imparano presto i giovinetti a serbarsi valorosi, fidenti, avvezzi ai più duri lavori nella vita, nei servizi, nei cimenti del mare. La navigazione di cabotaggio richiede l'uso delle più compiute attitudini marinaresche; essa è spesso piena di difficoltà e di pericoli, più ancora che la navigazione dei grandi oceani; in essa si preparano i marinai pel lungo corso, i marinai per l'armata e per la difesa delle coste.

Nè questi fatti così si estimano e si considerano solamente in Italia; nel marzo dell'anno scorso nel Parlamento prussiano il conte Holstein, riscosse gli applausi, ebbe il consenso di quell'assemblea, esponendo, con eloquenza, concetti somiglianti a quelli che io vi ho finora manifestati. Parlando dei marinai che fanno la navigazione di cabotaggio egli disse: è una razza caratteristica di marinai che ha conservati i suoi costumi attraverso i secoli. A questa razza, o signori, continuiamo a chiedere noi pure i migliori marinai, così per la marina mercantile, come per la militare. (*Benissimo!*)

Io ho sentito dire qualche volta che proteggere il cabotaggio significa recar danno al commercio ed ai consumatori, poichè si crea un monopolio, si diminuisce la concorrenza e così si rende e si mantiene più alto il corso dei noli. Se mi paresse dicevole entrare d'innanzi alla Camera in una disquisizione di scienza economica riuscirei per avventura a dimostrarvi, che il corso dei noli in questa navigazione non è determinato solo dalla concorrenza, ma anche da altri elementi, i quali possono molto mutare gli effetti generali ed isolati della concorrenza, poichè il valore di produzione e il prezzo di vendita delle cose, che si trasportano, influiscono sul prezzo dei trasporti e segnano certi limiti che non è possibile varcare. Ma dirò invece che in questi momenti, in cui la marina va in cerca di movimento e di lavoro, non si ha a temere il monopolio, non si hanno a temere gli effetti che possono derivare rispetto ai prezzi delle cose dal restringersi della concorrenza nella determinazione dei noli pei trasporti del cabotaggio.

L'argomento, in ogni caso, potrebbe valere contro coloro i quali domandano l'assoluta e costante riserva del cabotaggio per la bandiera nazionale, ma non contro coloro, fra i quali io sono, che pensano

non debba concedersi il cabotaggio se non almeno a condizione di reciprocità completa, e, occorrendo, anche mercè altri compensi, oltre la perfetta reciprocità.

Ma dopochè le ferrovie sono fatte, il cabotaggio ha ancora ragione di essere? ha speranze di vita avvenire? Le ferrovie molestano il cabotaggio: questo è certo; per altra parte esse avvivano continuamente nuovi traffici, fanno sorgere nuove relazioni fra porti minori; e il cabotaggio, abbandonando le antiche vie, si rivolge a queste nuove operazioni o prosegue, quasi sussidiariamente alle ferrovie, quelle antiche. E d'altronde il problema dei trasporti ferroviari è complesso e conviene indagarlo in tutte le sue parti per scorgerne bene gli effetti, così nella estensione di questi ultimi come nei loro limiti: le tariffe ferroviarie corrispondono alla remunerazione del capitale che s'impiega nella costruzione delle ferrovie, alla remunerazione del capitale che s'impiega nell'esercizio, e non è indiscutibilmente dimostrato, non è un teorema, l'affermazione che la tariffa ferroviaria vada sempre al disotto dei noli del cabotaggio. Al contrario, tanto nel commercio d'importazione, come in quello d'esportazione di tutte le merci che eccedono il peso di 100 chilogrammi, i commercianti trovano vantaggio a servirsi della via di mare. Valgano a chiarire le mie parole talune cifre raccolte da persone molto esperte nei traffici.

Da Bari a Venezia, sopra 8000 chilogrammi d'olio, vino e mandorle, se si mandano per mare, si risparmiano 245 lire; se si trasporta la stessa quantità delle dette merci a Milano, ove la si porti prima a Venezia per mare, si ha un risparmio di lire 50; se si mandano per mare da Bari a Genova se ne risparmiano 112. Per certe piccole partite di merci, ove si mandino da Milano a Bari per via di mare, v'è un risparmio di 63 lire. Infine io ho inteso dire a Reggio di Calabria, da persone competenti, che meglio conviene mandare di colà a Milano le merci, giovandosi in parte della via di mare, anzichè valersi interamente dei trasporti ferroviari.

Non ha quindi la navigazione di cabotaggio finito ancora intieramente i suoi giorni; benchè non siavi dubbio, che non le è più riservato nell'avvenire un grande svolgimento. Qui non si tratta di aprire nuovi orizzonti ad interessi nazionali, di procacciare nuove sorgenti di importante attività alla nostra marina; si tratta più che altro di conservare interessi degni di riguardo, di conservare una navigazione esistente, non destinata per se stessa a notevoli progressi, ma la quale sarà sempre il fondamento e il principio d'una grandissima parte della vita e della più alta e più importante attività marittima del paese.

L'Inghilterra, regno d'isole, è in una condizione speciale, quindi le sue cifre non hanno molta significazione rispetto a ciò che si può prevedere per gli altri paesi. È però bene conoscerle.

Cinquant'anni or sono il movimento del cabotaggio in Inghilterra era di 10 milioni di tonnellate; nel 1865 toccava i 18 milioni; nel 1881 fu di 49 milioni. Invece in Francia il cabotaggio da molti anni rimane stazionario. Dal 1838 al 1880 le cifre che lo rappresentano si aggirano sempre in una somma che va dai 3 ai 4 milioni di tonnellate. In Germania il cabotaggio aumenta leggermente: nel 1876, 612,000 tonnellate; nel 1879, 762,000. In Italia nel quinquennio 1876-1880 abbiamo un aumento, specialmente nell'ultimo anno, e siamo saliti da 15 milioni e mezzo a quasi 17 milioni.

Le statistiche italiane non ci danno le cifre delle operazioni del cabotaggio, non c'indicano il cabotaggio veramente utile, ma solamente il movimento del tonnellaggio dei bastimenti che fanno viaggi di cabotaggio, indicano cioè la sola circolazione dei veicoli, non il movimento delle merci. Ciò per verità significa molto poco. I veicoli il cui movimento appare nelle statistiche, possono trasportare grande o piccola quantità di merci; se toccano molti porti, lasciano a ciascuno una parte del carico, ma in tutti figurano coll'intero loro tonnellaggio, ciò che accresce molto le cifre del movimento senza avere corrispondente importanza circa le effettive operazioni di commercio, specialmente quando si tratta di grossi vapori che fanno molti approdi.

Le Società sovvenzionate aumentano forzatamente le cifre nel movimento del cabotaggio anche per i porti nei quali questo movimento ha scarsissimo effetto commerciale. Le statistiche relative al cabotaggio sono adunque un indizio, un elemento di critica e nulla più.

Nondimeno, anche da esse appare (ciò che del resto per ogni prova è certissimo) come cioè il vapore pigli nel cabotaggio il posto alla vela con una progressione straordinaria. Nel 1866 prevaleva ancora la vela; nel 1869 il vapore già ha prevalenza sulla vela; nel 1877 il vapore nella navigazione di cabotaggio italiana partecipa per il 78,99 per cento; vi partecipa nel 1880 per l'86 per cento. Dal 1876 al 1880 la navigazione a vela con carico perde 700 mila tonnellate (scende da 3 milioni a 2,300,000 tonnellate) ed il vapore si accresce di circa due milioni di tonnellate.

In questo svolgimento, in questo predominio della navigazione a vapore nel nostro cabotaggio, quale è la parte che spetta alla nostra marina?

Vuolsi avvertire che in questa parte figura il movimento delle società sovvenzionate dallo Stato,

le quali hanno anche accresciuto il loro tonnellaggio. Ciò non ostante l'Italia nel 1878 ha il 72,15 per cento nella navigazione di cabotaggio fra i suoi porti; ha il 70,63 per cento nel 1879; e nel 1880 il 71,96 per cento. Mentre la navigazione a vapore cresce così rapidamente, la parte che l'Italia prende in questa navigazione a vapore rimane stazionaria, anzi accenna ad una diminuzione.

La bandiera italiana conserva il 98 per cento nella navigazione di cabotaggio a vela, ma il 98 per cento nella vela è una cifra la quale ogni anno diventa in realtà meno importante, imperocchè la somma totale di questa navigazione in ogni anno si assottiglia, e in ogni anno rappresenta non solo minore attività di movimento, ma più ancora assai minore entità d'operazioni.

L'Inghilterra nei suoi 49 milioni di tonnellate di cabotaggio lascia alle bandiere estere non più di 200 mila tonnellate; la partecipazione delle bandiere estere nel cabotaggio della Germania è di circa il 10 per cento, secondo le statistiche ufficiali, va dal 4 al 7 per cento, secondo calcoli prodotti e sostenuti in recenti dibattimenti parlamentari di quel paese; la partecipazione delle bandiere estere nel cabotaggio italiano va al 25 per cento, e fra esse tengono i primi posti le bandiere dell'Inghilterra, della Francia e della Germania.

L'Inghilterra ha 2,600,000 tonnellate nel movimento del cabotaggio italiano; nel nostro movimento a vapore ha una parte che va dal 18 al 20 per cento. Però bisogna, rispetto all'Inghilterra, considerare la questione dei patti e delle libertà marittime complessivamente, comprendere tutto l'orizzonte che un'ampia reciprocità colla bandiera inglese apre alla navigazione italiana.

L'intreccio dei traffici che fanno capo o si rannodano coll'Inghilterra e specialmente colle sue colonie è esteso e importante. Per fermo talune previsioni e taluni giudizi del conte di Cavour sono ancora veri; giovò all'Italia marittima la completa reciprocità stabilita coll'Inghilterra. Può essere che i vantaggi di una perfetta reciprocità nella navigazione internazionale compensino, rispetto all'Inghilterra, ciò che havvi di meno utile per noi nella perfetta reciprocità rispetto al cabotaggio. Io non intendo decidere, pregiudicare ora qui in modo alcuno la questione. Dico solo che deve essere considerata completamente, sotto ogni aspetto, con criteri particolari; dico solo che non può essere confusa colla questione del cabotaggio francese, nè assoggettata, senza più, alle prescrizioni di norme generali, pericolose ed eccessive; dico solo che si deve aver presente tutto il movimento dei nostri traffici.

Nel cabotaggio inglese in Italia circa mezzo mi-

lione di tonnellate appartengono per avventura alla società *Peninsulare*; essa pure fa il cabotaggio fra porti italiani, ma è un cabotaggio meno vivo, meno dannoso di quello dei vapori francesi. E poi il contratto con la *Peninsulare* fu fatto con molto accorgimento, e l'Italia può scioglierlo liberamente quando i suoi interessi richiedano di farlo cessare; non è un vincolo internazionale durevole, da cui ci sia impossibile liberarci per lungo corso di anni.

Pare ormai che la deficienza della nostra marina a vapore tenti molte marine estere a rivolgersi al cabotaggio italiano. Io veggio che cominciano ad accorrere ad esso, benchè finora in numero non grande, vapori del Belgio, dell'Olanda, della Svezia e della Spagna.

Ragionando in seguito d'un ordine del giorno proposto dalla nostra Commissione, mi accadrà di dover osservare come debbasi distinguere fra le varie bandiere che esercitano il cabotaggio in Italia. Aggiungo perciò qui ora alcune parole relativamente al cabotaggio austriaco in Italia ed a quello italiano in Austria.

Fra noi e l'Austria v'è libertà di cabotaggio con perfetta reciprocità. Or bene, senza dire che lo scindere l'unità, dirò così, fisica e morale dell'Adriatico, sarebbe tal cosa che io deputato italiano non consentirei mai; vi sono anche altre considerazioni che dimostrano come siffatta reciprocità sia a noi profittevole.

I porti che l'Austria ha sull'Adriatico, per sicurezza e per le comodità della navigazione, sono tali da essere sommamente desiderati dai navigatori italiani. Il nostro cabotaggio in Austria è pressochè quadruplo di quello che l'Austria fa in Italia, che è quasi tutto a vapore, ed appartiene quasi intieramente al *Lloyd*, il quale anch'esso fa un cabotaggio meno vivo e meno dannoso delle compagnie francesi. E che lo faccia meno vivo e meno dannoso me lo dimostra anche uno splendido esempio che la libera iniziativa, che l'operosità marinaresca degli italiani, è riuscita a dare da una delle città dell'Italia più civilmente ed economicamente operose, da Bari. La società di navigazione la *Puglia*, colà sorta, e che va additata ad incitamento e conforto di tutta l'Italia marittima, è riuscita a fare anche un po' di cabotaggio fra porti austriaci. Insomma il cabotaggio dell'Austria in Italia non può annoverarsi fra quelli che maggiormente muovono aspra guerra alla nostra marina.

E del rimanente, o signori, vi sono 8000 italiani pescatori e navigatori di cabotaggio (poichè il cabotaggio italiano si congiunge colla pesca nei lidi austriaci dell'Adriatico); vi sono 6000 chioggiotti dalle variopinte vele e 2000 veneziani, figli e abitanti

del mare, i quali vivono, essi e le famiglie loro, nel cabotaggio fra porti austriaci. Chi potrebbe, o signori, gettare nello sconforto e nella miseria quei nostri concittadini onesti e laboriosi, ai quali non siamo in grado pur troppo d'offrire nei nostri porti altra fonte di sostentamento, meglio produttiva? E quando io ricordo queste cifre, ben comprendo come scoppiassero sentitamente e meritatamente dal cuore gli applausi, che un giorno ho udito echeggiare in Chioggia dopo un eloquente discorso, col quale il mio amico Luzzatti aveva narrato; mercè quanta cura e quanto irremovibile volere, l'Italia fosse riuscita a conservare ai chioggiotti questa parte di navigazione, che è d'importanza suprema per quelle popolazioni.

Altre nazioni marittime si compensano anche largamente del cabotaggio che fanno le bandiere estere nei loro porti, esercitando a loro volta il cabotaggio negli altri Stati. V'è cui non piace che l'attività d'un popolo marittimo si rivolga ad esercitare il cabotaggio all'estero; si dice che codesta è l'industria dei minori trasporti e dei piccoli trasportatori e che una nazione marittima importante deve far progredire i grandi traffici e le lontane navigazioni. Si soggiunge: il cabotaggio degli italiani in Austria giovò a quella marina, la quale potè abbandonare ai nostri velieri quei piccoli commerci e tutta rivolgersi alle maggiori imprese nei mari lontani. V'è della verità e dell'esagerazione in simili giudizi e tutto deve considerarsi secondo i tempi, le circostanze e nei discreti limiti suoi. E pare che la Germania non segua siffatti giudizi, perchè ricerca, al contrario, modo acconcio di provvedere alle condizioni dei suoi velieri, in questi tempi di crisi; nella navigazione di cabotaggio fra porti esteri, e mercè questa navigazione, mentre se non si costruiscono più grandi navi nei cantieri germanici, non cessò almeno colà ogni lavoro, ogni costruzione.

La Germania fa all'estero un cabotaggio di tonnellate 2,500,000; va a farlo in China con un movimento di 450,000 tonnellate; va a farlo nelle isole indiane con un movimento di 550,000 tonnellate; va a farlo nell'America centrale e in quella del sud con un movimento di 730,000 tonnellate; proprio in quell'America ove noi abbiamo tanti dei nostri concittadini e dove nel 1872 le navi che esercitavano il cabotaggio da Montevideo alla Assunzione, avevano tutte la bandiera italiana. Ma l'hanno omai smessa, e l'hanno smessa perchè il Governo italiano ha voluto assoggettarle a formalità prescritte dalle leggi nostre allora vigenti, ma d'impossibile applicazione in quei luoghi e in quei casi. Invano i nostri consoli a Montevideo esposero reiteratamente al Governo i danni che sarebbero derivati dall'an-

teporre la pedestre e stretta applicazione della legge alle esigenze e al sentimento dei veri interessi nazionali. A nulla valsero le buoni ragioni, le dimostrazioni eloquenti. Parve al Governo che supremo dovere, supremo compito suo fosse quello di far osservare anche colà la legge, in tutto il suo rigore, con tutte le sue formalità. Venne più tardi il nuovo Codice sulla marina mercantile e abolì quelle formalità, che parvero vane, ma che si vollero prima assolutamente applicare. La legge ebbe la sua applicazione e la bandiera italiana disparve necessariamente da tutte quelle navi, che sono d'italiani e sulle quali navigano italiani di patria e di cuore. Oggi la bandiera della patria non sventola più sopra di esse; poichè è un destino fatale in questa Italia nostra che il Governo non stenda quasi mai la mano sulla marina mercantile se non per mettere ostacoli o per far sentire aggravi. (*Benissimo!*)

E queste stesse cose che io oggi qui dico, già le ho dette da questo medesimo posto dieci anni or sono. Se il cabotaggio rappresenta un interesse importante per una nazione marittima, parmi sia pregio dell'opera il ricercare brevemente come gli altri Stati difendano questo importante interesse nazionale. Qui, o signori, lasciate che sgombri il terreno di un grande esempio, che si suole recare innanzi, quello della Inghilterra, grande maestra di libertà, ma maestra accorta e prudente, fida all'opportunità, sagace estimatrice dell'utilità propria e avvezza a raccogliere dal suo apostolato liberale accrescimento di ricchezza e di potenza. L'atto di navigazione di Cromwell, che lord Brougham diceva ancora glorioso, è stato abolito quando aveva prodotto l'effetto suo; quando il mantenerlo ancora in vigore avrebbe potuto nuocere, anzichè giovare agli interessi inglesi. Quando esso era utile agl'interessi inglesi, perfino Adamo Smith l'ha assolto, ravvisando nella marina mercantile una grande istituzione nazionale la cui difesa, vero scopo politico, doveva prevalere sui generali principii economici. E in sostanza Huskisson e Russel, quando sostennero l'abolizione del sistema di Cromwell, furono ispirati dall'istesso sentimento degl'interessi inglesi che ispirava Oliviero Cromwell quando lo stabilì e Adamo Smith quando lo difese.

L'Inghilterra proclamò la libertà della navigazione quando essa era preparata a sostenere vittoriosamente qualsiasi concorrenza. Era giunta l'ora del predominio della navigazione a vapore, e l'Inghilterra aveva tanta copia di ferro e di carbone; già da dodici anni aveva estese su tutti i mari le reti delle sue compagnie di navigazione; già aveva apprestata una flottiglia di vapori per il suo cabotaggio; già i suoi cantieri erano fiorentissimi; già

i commerci colle sue colonie erano stabiliti siffattamente, da non temere che potessero deviare. E la legislazione liberale giungeva opportuna quando il libero scambio, determinato dai bisogni delle industrie inglesi, richiedeva a sua volta i mezzi della libera navigazione, perchè la sola marina nazionale non era pari ai bisogni dell'espansione meravigliosa dei prodotti inglesi. E la libertà del cabotaggio fu proclamata, quando la guerra di Crimea aveva privato il cabotaggio inglese dei suoi marinai, quando la navigazione di cabotaggio inglese era per un momento essa pure non pari a tutti i bisogni del paese. Tutto ciò nulla toglie ai meriti dell'apostolato liberale dell'Inghilterra, ma conviene che tutti impariamo, pur essendo apostoli di nobili principii, a fare ad un tempo anche bene i propri affari. (*Bene!*)

A me l'Inghilterra ha resa sempre l'immagine di quell'esperto nocchiero, il quale, prima di snodare le gomene e di abbandonare il porto, attende che il vento abbia cominciato a gonfiare le vele, perchè sa che se il vento non ha cominciato a gonfiare le vele, egli rimarrà sempre fermo alla riva. Io non vorrei che altri popoli, i quali imitano l'esempio dell'Inghilterra, senza avere prima atteso che le vele siano un poco gonfie, avessero a trovarsi sempre al medesimo punto. (*Benissimo! Bravo!*)

In qual modo, entro quali limiti consente l'Inghilterra la libertà della navigazione di cabotaggio? Signori, vi sono due Atti solenni, i quali si riferiscono alla libertà della navigazione, l'Atto del 20 agosto 1853, e quello del 14 agosto 1855. E giova ritenere che l'Inghilterra non ha mutato di opinione dal 1855 in poi; giacchè un Atto del 24 luglio 1876, che contiene il complesso delle ordinanze relative alle dogane e alla navigazione, riproduce le disposizioni di quei due primi Atti ora citati.

L'Inghilterra, concedendo la libera navigazione, volle assicurarsi da parte di tutti gli altri Stati la più assoluta reciprocità. Nell'Atto del 1853 havvi una clausola, la quale pare dettata ancora dagli ultimi lampi dello spirito che informò le leggi di Cromwell, e fece grande la navigazione inglese. Essa dice che ove in alcun paese estero le navi inglesi fossero sottoposte a qualsiasi proibizione o limitazione, e in qualsiasi modo o forma ad imposte ed aggravi sì diretti che indiretti non corrispondenti al principio della perfetta reciprocità, potrà il sovrano inglese, con ordinanza del Consiglio privato, colpire le navi di quei paesi con quelle proibizioni, limitazioni e imposizioni, che siano giudicate opportune per compensare i danni del commercio e della navigazione britannica. La libertà del cabotaggio in Inghilterra fu accordata coll'Atto del 1855, il quale

espressamente si riferisce alla clausola ora citata dell'Atto del 1853, e vincola così il libero cabotaggio alla condizione della reciprocità la più stretta e la più assoluta. Basta un *order in council* del Governo inglese per escludere dal godimento del libero cabotaggio in Inghilterra, le navi di quelle nazioni le quali neghino la perfetta reciprocità alle navi britanniche.

Nè la libertà del cabotaggio fu accordata senza limiti dalle leggi della Gran Bretagna rispetto alle colonie, poichè essa è introdotta soltanto per quelle fra esse che ne fanno domanda.

Difatti fra una sola colonia inglese, il Canada, e l'Italia esiste reciproca libertà di cabotaggio, la quale fu stabilita non prima del 1873. Si afferma da taluni che esiste in Inghilterra, rispetto alle tasse marittime, differenza d'aggravi secondo che si tratti di navi estere o di navi appartenenti ai vari porti inglesi. Qualche cenno di ciò si può rintracciare nei nostri bollettini consolari; ciò fu esplicitamente affermato e contraddetto così nelle inchieste come nelle discussioni parlamentari francesi. Il fatto procederebbe in questo modo: le tasse dei porti sono colà riscosse dalle corporazioni che compiono le opere portuarie e ne hanno l'esercizio; si dice che per le navi che appartengono alle matricole del porto in cui la tassa si paga, si fanno abbonamenti per un certo lasso di tempo, entro il quale possono fare e sono solite fare buon numero di viaggi, mentre tali abbonamenti o non si concedono o non gioverebbero ai bastimenti non iscritti nelle matricole dei singoli porti. Io ho esaminati diligentemente molti regolamenti e tariffe concernenti le tasse marittime nei porti inglesi, e debbo dichiarare che non trovo alcuna prova di ciò. Ad ogni modo può essere cosa che si faccia economicamente, a così dire, mercedè disposizioni od usi particolari, di fatto se non di diritto, e vale la pena che l'onorevole ministro degli affari esteri faccia all'uopo indagini, dalle quali ci siano fornite esatte informazioni.

Del rimanente, si potrebbe omettere di parlare dell'Inghilterra quando si parla delle marine degli altri paesi, perchè essa sta imperatoriamente da sè, ed è così grande, che torna vano recarla ad esempio.

Invero sono 35 milioni d'uomini il cui coefficiente di potenza e d'operosità è accresciuto dal concorso diretto di altri 200 milioni d'uomini. Metà del commercio mondiale marittimo è dell'Inghilterra. Essa fa due miliardi di noli; il movimento della sua navigazione è di 100 milioni di tonnellate, dei quali 58 sono di navigazione internazionale. In 31 anni questo movimento si è quadruplicato; dal 1870 ad oggi è cresciuto del 60 per cento; essa ha tre milioni di tonnellate di navi a vapore, ed in questi ultimi

tempi questa sua flotta di vapori aumenta di 600,000 tonnellate all'anno; ha sopra i suoi cantieri 800,000 tonnellate di piroscafi in costruzione. Nella sua navigazione quasi il 72 per cento appartiene alla bandiera nazionale.

Leggendo questi numeri si comprende come il Dilke, in una non lontana tornata della Camera dei comuni, abbia affermato che l'Inghilterra non deve commuoversi per le leggi francesi sui premi alla marina mercantile, che anzi da quelle leggi non può raccogliere altro che utilità. Il colosso è così forte che nulla ha da temere. Il Dilke, dicendo quelle parole, rivolgeva per fermo il suo pensiero ai cantieri inglesi coperti di nuovi grandissimi vapori, a tutti gli Oceani popolati da bastimenti inglesi; egli pensava per avventura che ai forti organismi basta l'aria libera per conservare salute ed energia. Come il vento estingue le piccole fiammelle, ma riaccende impetuosamente i grandi incendi, così ogni lotta è per la marina inglese nuovo alimento d'attività e di progresso; e da quelle stesse leggi protettrici della Francia, d'onde ad altri popoli possono venire pericoli e danni, l'Inghilterra trarrà invece un nuovo motivo, una nuova forza di feconda emulazione. (*Bene! Bravo!*)

Anche l'Olanda ha compiuta nel 1850 la sua riforma liberale nella legislazione marittima; ma ha essa pure, nella legge dell'8 agosto di quell'anno, un articolo 8 che è fulmineo, al pari della clausola salvatoria della legge inglese, contro le navi di quelli Stati, che non osservino verso le navi olandesi i doveri d'una perfetta reciprocità. L'Olanda ha riservato il cabotaggio alla bandiera nazionale nelle colonie delle Indie Neerlandesi, e vi ha infine, per la navigazione di cabotaggio fra i porti dell'Olanda, una certa patente, la quale si riferisce ai diritti marittimi, e dura per un determinato spazio di tempo, per guisa che giova alle navi nazionali e non possono egualmente profittarne le estere, che non facciano di continuo numerosi viaggi fra un porto e l'altro dell'Olanda nel tempo cui s'estende l'abbonamento che la patente medesima concede.

Così la libertà di cabotaggio esiste nelle leggi e nei trattati; ma in fatto esiste anche la differenza tra la marina nazionale e le altre. Popoli marittimi a noi vicini, popoli marittimi a noi lontani, riservano il cabotaggio alla bandiera nazionale. Lo riservano la Francia, la Spagna, il Portogallo; ciò pei vicini. Fra i lontani, il Brasile non concede la libera navigazione alle marine estere quando si tratta di trasportare prodotti brasiliani, e si annunzia che le tendenze di quell'impero mirino a restringere ancora, piuttosto che ad allargare la libera navigazione di cabotaggio. Gli Stati Uniti di America

hanno riservato il cabotaggio alla bandiera nazionale. Alcuni dissero che questa riserva nocque alla marina americana, la quale continuò, per essa, a far costruire piccole e cattive navi. Ma intanto mentre la marina degli Stati Uniti è in una aperta declinazione e i suoi cantieri, dove già sorgevano le grandi navi, sono deserti.

Vi è una navigazione che vive ancora, vi è ancora una specie di costruzione, che sola prospera in quel paese, cioè la navigazione e le costruzioni che si riferiscono al cabotaggio. Vi è un esempio di libertà assoluta: il Belgio.

Il Belgio è entrato intieramente, con fede piena e serena, nelle idee e nelle applicazioni di ogni libertà economica. Le sue condizioni topografiche, i suoi interessi, come paese commerciale, come paese produttore, il quale ha bisogno di mandare all'estero i prodotti suoi così superiori al consumo della sua popolazione, lo condussero anche più decisamente al sistema liberale il più compiuto.

Io non so se l'illustre uomo di Stato, che oggi è a capo del Governo del Belgio, entrebbe ancora nella via che prescelse vari anni or sono rispetto alla marina, muovendo dal concetto che supremo interesse del paese fosse più ancora che avere una marina propria, avere i noli a buon mercato, determinati dalla più libera ed estesa concorrenza mondiale. D'allora in poi il Governo del Belgio diede sovvenzioni a compagnie di navigazione a vapore, anche con scopi commerciali; provvide eziandio con qualche forma d'abile protezione al commercio di Anversa.

L'Austria, la Grecia, la Svezia, la Norvegia e la Danimarca seguono, rispetto al cabotaggio, il sistema della perfetta reciprocità. Nè ciò solamente; ma taluni di quegli Stati non omettevano di stabilire qualche limite verso le marine più pericolose, nella concorrenza al loro proprio cabotaggio, cioè verso le marine dei vicini. Così la Svezia e Norvegia non concede il libero cabotaggio pel trasporto delle merci fra laghi, fiumi e canali ove per giungere ad essi non si passi sopra le onde del mare. Così la Danimarca non accorda il libero cabotaggio alle navi che siano al di sotto di una certa portata.

La Germania, il 22 maggio 1881, ha fatto una legge sul cabotaggio, la quale andò in vigore il 1º gennaio di quest'anno. Di questa legge, mi consenta la Camera che io legga i due primi articoli; essi sono così concepiti:

« Il diritto di caricare mercanzie in un porto tedesco e di trasportarle in un altro porto tedesco, per ivi scaricarle (commercio di cabotaggio), compete esclusivamente alle navi tedesche.

« Alle navi estere può essere concesso questo di-

ritto, mediante trattati o per ordinanze imperiali, con l'approvazione del Consiglio federale. »

Nei commenti coi quali questa legge fu svolta, secondo ho già detto, nel Consiglio federale e nel Parlamento prussiano, si è indubbiamente chiarito come la Germania non accorderà il cabotaggio se non a condizione di perfetta reciprocità e come nessun compenso, preso in altro campo, basterà a tener luogo e vece della perfetta reciprocità del cabotaggio. Così la Germania difende il suo cabotaggio all'interno e assicura l'espansione del suo cabotaggio all'estero.

È questo, o signori, è il sistema italiano, è il sistema cui accennavo poc'anzi, il sistema del conte di Cavour, seguito da lui, vuoi nelle convenzioni internazionali, vuoi nella legge del 9 aprile 1855, così concepita:

« Il Governo del Re è autorizzato ad ammettere all'esercizio del cabotaggio nelle coste dei regi Stati, le navi dei paesi esteri, a condizione di perfetta reciprocità. »

Soltanto la convenzione del 1862 fece eccezione a questa legge sarda (ed ora italiana) del 9 aprile 1855. Il conte di Cavour aveva come principii fondamentali per le sue riforme economiche: la riforma graduale dei dazi nella tariffa doganale e la piena reciprocità nelle convenzioni di navigazione; e per quanto vi fossero considerazioni politiche che gli fecero accordare il cabotaggio all'Inghilterra ed alla Toscana, egli ha avuto cura di ben dimostrare, come ad ogni modo non l'avrebbe mai accordato, se non fosse stato conforme agli interessi diretti della marina, se non si fosse pattuita la perfetta reciprocità.

Per verità già allora si prevedeva l'avvenimento del vapore al dominio dei trasporti marittimi, ma non era immediato; vi era allora un eccesso di costruzioni navali nei cantieri liguri, ed il conte di Cavour mirava ad aprire a questa marina nuovi sbocchi e nuovi orizzonti; voleva che ad essa fosse aperto anche il cabotaggio fra i porti esteri; mirava con fiducia ai traffici esteri, ai mari lontani. La libertà aveva giovato alla marina ligure dall'emancipazione delle colonie americane dalla Spagna e dal Portogallo, ai patti liberali fra la Sardegna e l'Inghilterra, ed era certo che alla marina francese non si sarebbe estesa la facoltà del libero cabotaggio fra i porti degli Stati sardi.

Un altro pensiero ancora muoveva in quel tempo l'insigne uomo di Stato; egli prevedeva che taluni porti, taluni mari che la bandiera sarda era solita a visitare, avrebbero potuto chiudersi per le prossime eventualità della guerra di Crimea, e pensava

urgesse aprire i porti inglesi ad ogni specie di navigazione per la marina del regno di Sardegna.

Voi vedete, o signori, come il concetto del conte di Cavour, rispetto alla libertà della navigazione, non fosse ispirato solamente a liberali principii di scienza economica, ad alte considerazioni politiche, ma anche a considerazioni pratiche ed accorte di previdente tornaconto.

E che il cabotaggio italiano debba essere riservato all'Italia, se non si ottiene la più perfetta reciprocità negli altri Stati, è un'opinione che può dirsi tradizionale nelle manifestazioni degli uomini competenti, nei voti del nostro Parlamento.

Il conte di Cavour nominava, nei primi tempi della unificazione nazionale, una Giunta, presieduta da Rodolfo Audinot, e della quale facevano parte due chiari economisti Carlo De Cesare e Costantino Baer. Questa Commissione fin d'allora avvisava non dovere il Governo italiano concedere il cabotaggio in Italia ad alcuna nazione estera, quando non ottenesse la più completa reciprocità.

Allorchè si discuteva nel 1862 la convenzione di navigazione tra l'Italia e la Francia, l'onorevole Crispi continuando, dirò così, questa che può dirsi tradizione della politica marittima italiana, con un ordine del giorno che egli proponeva come una voce dell'avvenire, desiderava si stabilisse per regola generale un articolo, il quale consentisse alle navi straniere, che frequentano i nostri porti quegli stessi trattamenti che fossero dati alle navi nostre nei porti degli altri Stati.

All'appressarsi delle trattative con la Francia, nel 1876 e nel 1877, i deputati liguri pubblicarono i propri voti e fra essi eravi quello, che si ottenesse la libera navigazione di cabotaggio così a vela come a vapore sopra tutte le coste francesi. Conformi a questo voto furono le istruzioni date dal Governo ai negoziatori del 1877. E il relatore del trattato del 1877, ammoniva in questa Camera, che si procedesse per l'avvenire con cautela, accorgimento e parsimonia, nelle concessioni relative alla navigazione, e soggiungeva che dovevasi assicurare l'applicazione del principio della reciprocità, che egli diceva fondamentale nel nostro diritto pubblico internazionale.

E la Camera votava un ordine del giorno, secondo il quale la reciprocità colla Francia dovesse ottenersi almeno completa nel Mediterraneo, cioè tanto per la vela che per il vapore. Del che non pago il Senato del regno, in seguito ad efficace relazione del senatore Brioschi, soggiungeva: che la reciprocità perfetta si dovesse ottenere sulla totalità della costa dei due Stati. E allora non esisteva in Francia la legge sui premi, che in realtà, per la

posizione dei nostri mari, si estende, come già dissi, anche alla navigazione di cabotaggio fra i porti italiani.

Io credo che si debba rimanere fidi a quelle che io dico le migliori tradizioni del nostro paese. L'ordine del giorno che ci propone la nostra Commissione corrisponde a queste tradizioni? Io ho tanta stima dei membri della Commissione, che lo dimostro loro dicendo liberamente il mio giudizio sul loro ordine del giorno. A parer mio, l'ordine del giorno della Commissione dice troppo poco, e dice troppo; per l'una parte è vano, per l'altra è pericoloso. (*ilarità — Rumori in vario senso*)

Una voce. È il meno che si possa dire.

BOSELLI. Io dico che l'ordine del giorno della Commissione non dice abbastanza. Infatti esso è concepito in questi termini:

« La Camera invita il Governo a non stipulare da qui innanzi con altri Stati la reciprocità assoluta della facoltà di navigazione e commercio di scalo e di cabotaggio, ma a concedere queste facoltà solamente a quegli Stati che a noi concedono altri opportuni e sufficienti compensi. »

Ora a me pare che in ogni caso occorra avere dagli altri Stati la reciprocità perfetta, perchè non immagino che la Commissione voglia dare il cabotaggio italiano a chi non ci dà almeno la perfetta reciprocità del cabotaggio sulle proprie coste.

Dico che dice troppo, perchè secondo il tenore suo non basterà mai che il Governo ottenga la reciprocità, ma dovrà sempre ottenere anche altri opportuni e sufficienti compensi.

Ma, o signori, ciò dovrà farsi per talune nazioni, ma per avventura non per tutte; ed è difficile troppo ponderare da una parte e dall'altra simili compensi. Vi sono certe nazioni che quando ci hanno dato la reciprocità perfetta, mi pare che ci abbiano dato tuttociò che ci possono dare. Ciò che dissi dell'Austria parmi dimostri che l'ordine del giorno della Commissione non è ad essa applicabile.

Dico che per una parte quest'ordine del giorno è vano per lo scopo principale che oggi ci fa parlare, perchè ormai colla Francia vi è la perfetta reciprocità da ottenere, ma non veggo come, separati i due trattati, si possano conseguire altri compensi; e dico ch'è pericoloso, perchè è proprio conforme alla tesi della Francia la quale ci nega la perfetta reciprocità del cabotaggio, pure mostrandosi disposta a consentire altri compensi che in realtà poi non si concretano e non si ottengono mai.

Io perciò sostituirei a quello della Commissione il seguente ordine del giorno: « La Camera invita il Governo a non stipulare la concessione dell'esercizio del cabotaggio sulle coste italiane alle navi dei paesi

esteri, se non a condizione di perfetta reciprocità; ed ove questa non presenti compensi sufficienti nel complesso degli interessi nazionali, ad ottenere anche altri opportuni ed adeguati vantaggi. »

Ma si approvi l'ordine del giorno della Commissione, od il mio...

Voci. A domani! a domani!

Altre voci. No! no!

PRESIDENTE. No, no!

BOSELLI. Preferisco continuare. Ma si approvi l'ordine del giorno della Commissione od il mio, si può temere che si entri con essi in una via pericolosa, che si vada incontro a dolorose rappresaglie? Io so che la storia ci dà esempi di rappresaglie marittime spinte anche ad estremi molto aspri e molto deplorabili. Io so pur troppo che neppure il progresso della civiltà moderna c'è guarentigia tale che ci salvi in modo assoluto da questi pericoli. Io dichiaro sinceramente che il giorno in cui, sotto qualsiasi forma, si cominciasse una guerra di rappresaglie tra noi e la Francia, a me parrebbe un giorno funesto, sentirei spezzarsi qualche parte dell'anima mia. La Francia per ogni italiano, non è soltanto la Francia di Campoformio, di Mentana o di Tunisi; ma è di più ancora la Francia dell'89, nei cui principii parlano, operano e progrediscono le società moderne; è la Francia che fu ospitale agli esuli italiani nei tempi tristi delle nostre sventure; è la Francia di Magenta e di Solferino. (*Bene! Bravo!*)

Dal giorno in cui Dante Alighieri andò egli pure leggendo nel « vico degli strami; » dal giorno delle ispirazioni di Valchiusa, fino ai giorni in cui Pellegrino Rossi e Guglielmo Libri, contemperando insieme il genio di due nazioni sorelle, segnavano vie luminose nelle scienze morali e nelle scienze positive, un'intimità intellettuale vive e vivrà sempre tra la Francia e noi.

Il Manzoni ha rappresentati i sentimenti che legano insieme l'anima dei due popoli con una pagina stupenda, in cui dice come da ogni italiano la Francia si veda, si abbandoni e si rivegga con quello stesso affetto con cui si vede, si rivede e si abbandona una seconda patria. Tutto ciò io sento e rammento. Ma se mai venisse il giorno in cui queste lotte internazionali di rappresaglie economiche e marittime dovessero riaprirsi, in quel giorno, o signori, ciascuno dovrà aprire ed esaminare il libro del tornaconto, e tra noi e la Francia i danni si parrebbero.

È doloroso, io lo sento in tutta l'amarezza dell'animo mio, il parlare di questi argomenti; ma a me pare che se è bella, cara e sublime la fede nei grandi ideali, noi non possiamo però trascurare l'esame dei fatti. E se io volgo gli occhi a me

d'intorno, mi pare venuta l'ora in cui il nostro paese deve iniziare una forte difesa, una vigorosa vigilanza, un'efficace tutela per tutto quanto riguarda all'estero la protezione del lavoro, del commercio e della espansione nazionale.

Il Governo italiano deve esercitare per l'avvenire questa difesa, questa vigilanza, questa tutela, più efficacemente di quanto l'abbia fatto finora. Io non parlo di un Ministero, nè di un partito; il mio discorso mira più alto, esso si rivolge al pensiero, alla coscienza, al volere del paese intero.

Noi, signori, abbiamo schiere numerose di concittadini nostri i quali, negli aspri lavori della pesca del corallo, vanno ricercando di mare in mare il modo di vivere, faticando colla loro durissima professione; ma intanto i mari della Grecia e i mari dell'Austria sono chiusi per loro. Le acque di Tunisi divengono sempre più inospitali; ed in Algeria i nostri pescatori, costretti a vivere sempre tra le insidie dei provvedimenti imperiali del 1864 e la rovina minacciata dai provvedimenti repubblicani del 1876, attendono da lungo tempo invano, l'applicazione d'una equa tassa proporzionale, continuamente incerti del domani, e travolti in una molteplicità di confusione di conflitti e d'attriti, che riesce per essi grandemente incresciosa e grave. Si deve quasi essere grati alle illegalità colle quali consentono permessi irregolari d'imbarco le autorità consolari nostre e le autorità francesi, illegalità che se non giovano a conservare il prestigio della bandiera nazionale in quelle acque, valgono almeno ad assicurare il pane quotidiano, a mitigare l'infelice sorte di quei nostri concittadini.

Io do lode, e rivolgo ringraziamenti al ministro di agricoltura e commercio per avere, con studio particolare, rivolto la sua attenzione alla pesca del corallo in Sicilia ed in Sardegna.

Avendo avuto l'onore di andare colla Commissione d'inchiesta per la marina mercantile in Sardegna, lo pregai, al nostro ritorno, di fare studiare se e fino a qual punto noi possiamo attivare fruttuosamente e durevolmente la pesca del corallo in quei mari. Io so che egli ha accolto l'invito, e che in questo momento tali studi si vanno facendo da un egregio professore; auguro che risultino conformi all'intendimento che mi ha ispirato a consigliarli e che mira a prepararci, se è possibile, ad ogni eventualità al fine d'avviare, anche col diretto intervento del Governo nei primi anni, la pesca del corallo in mari italiani ove ci fossero chiusi quelli di tutti gli altri Stati.

In generale anche la libertà della pesca è a tutti concessa dalle leggi italiane. Mentre però a Cette, il pescatore francese per la pesca del tonno, durante una stagione, paga sei lire di tassa, i pescatori liguri

devono pagare invece ottanta lire (*Senso*); il pescatore francese può pescare dovunque, mentre i pescatori italiani non possono pescare nei laghi salati e devono attendere i tonni fuori della linea riservata ai pescatori francesi; devono però i pescatori italiani pagare la contribuzione alla Cassa degl'invalidi di Francia, come se fossero pescatori francesi, ed i diritti per la giurisdizione dei probi viri francesi, alla quale vanno essi pure soggetti.

Il pescatore Chioggiotto nel miglio del golfo del Quarnero, tante volte e tanto capricciosamente e variamente tassato dal Governo e dai poteri locali, può a stento volgere la barca in cui sta la sua casa e il suo cuore, può gettare a stento sul contrastato mare le sue lunghissime reti. (*Bene!*)

Perfino dalle acque della Turchia vennero, per recenti molestie, banditi i nostri pescatori; e la Grecia tollera appena ma non consente che essi vadano ad esercitare la loro professione nel mare che le appartiene; e nella Germania li arresta a certi confini un divieto, che difende dalla loro concorrenza i pescatori nazionali.

La grande patria italiana non offre finora a tutti i suoi figli tali elementi di lavoro e di prosperità, che valgano ad affrancarli da quelle dure professioni, da quelle asprissime fatiche, che essi, facendo prova di ottime qualità, vanno a compiere all'estero, quasi ch'essi al confronto degli operai di paesi più ricchi, i quali non si rassegnano a subire quei penosi travagli, che sono generalmente il patrimonio degli operai italiani, fossero i paria del lavoro in contrade straniere.

Ma poichè questa patria grande non può ancora, colla sua produttività, affrancare i propri figli da così penosi lavori, porga almeno ad essi, dovunque si trovino, quella tutela che è loro dovuta; faccia almeno che essi si sentano assicurati, che essi possano lavorare con tranquillità e con profitto. (*Bravo!*)

E qui tornano al mio pensiero e nell'animo mio gli strazi degli operai italiani nei lavori del Gottardo e le violenze patite nell'Alto Tibisco e i casi, non isolati, di Marsiglia e di altre terre francesi.

Quali parti del commercio marittimo italiano sono difese nei paesi esteri? La Spagna, con artifici e molestie doganali incredibilmente eccessive, cerca in ogni modo di contrastare il commercio e la marina degli altri popoli, che vanno nei suoi porti; ma perchè noi, che siamo nazione marittima mediterranea di tanta importanza, non assumiamo l'iniziativa d'un'azione collettiva, o non adoperiamo per conto nostro mezzi efficaci verso la Spagna affinchè il commercio marittimo e le navi dei for-

stieri trovino nei porti spagnuoli migliore ospitalità e più eque disposizioni?

Vi è chi addita ai navigatori italiani, come esercizio opportuno dell'industria loro, il cabotaggio sulle coste del Chili, del Perù; ma chi mai può consigliare ai nostri navigatori di andare in quelle coste, quando di colà giungono continue querele di nostri concittadini che hanno in quei paesi dimora ed affari, ed ai quali nelle ultime guerre furono ingiustamente recati danni gravissimi, senza che finora abbiano potuto ottenere le dovute corrispondenti indennità? Più volte si parlò in questa Camera, con eloquenza e con affetto, delle condizioni dei nostri concittadini al Perù. Essi sono numerosi; cospicui i capitali della parte ricca della colonia; grande ed onesta è l'operosità di chi attende ai minori commerci. Cari al paese in cui sono, memori sempre colla fede del cuore della patria lontana, quei nostri concittadini ne attendono opere che serbino il prestigio della bandiera nazionale, e difendano i loro interessi, che sono interessi nazionali.

L'onorevole ministro degli affari esteri avrà adoperato per fermo la cura e l'ingegno suo all'intento di giovare a tali interessi, ma intanto il Libro Verde che egli ha testè pubblicato contiene un'equa ponderazione delle ragioni dell'una e dell'altra parte, ma non contiene una pagina sola che possa confortare quei nostri concittadini, far loro sentire l'orgoglio e il compiacimento d'appartenere ad un paese legittimamente forte e sollecito d'ogni diritto e d'ogni voto dei suoi figli, dei suoi figli che diffondono continuamente in terre lontane il nome, la lingua, l'influenza della patria diletta. (*Bene!*)

Di questi giorni, o signori, a me è giunto un indirizzo di oltre 100 liguri, che sono a Tacna e in Arica, i quali invocano l'intervento del Governo e del Parlamento a difesa delle loro ragioni, a soddisfazione dei loro reclami, che finora non ebbero effetto alcuno. Sono tristi note codeste, ma lasciate che io in esse prosegua.

Noi abbiamo cooperato gloriosamente e largamente, colla potenza del nostro genio e coi danari del nostro popolo, al traforo del Moncenisio; ma abili artifici di tariffe ferroviarie valsero a togliere ai commerci italiani i benefizi sperati da quell'opera di civiltà, a favorire arbitrariamente, contro ogni naturale corso dei traffici, i porti stranieri rivali dei nostri, a danno del porto di Genova e d'altri porti italiani. (*Bene!*)

È prossima l'apertura del Gottardo, e già a Vienna il ministro del commercio ha testè dichiarato, in quella Camera dei deputati, che il Governo austriaco farà opera efficace, appresterà valevoli

LEGISL. XIV — 1^a SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 4 MAGGIO 1882

ripari affinchè dall'apertura del Gottardo non abbia a derivare danno alcuno pel movimento dei porti e del commercio di quell'Impero.

V'è un esportatore italiano, il quale, con esempio ammirabile e proficuo, ha iniziato larghe esportazioni di prodotti italiani in paesi lontani. Fra esse era importante quella delle uve. Or bene, signori, il Cirio il quale nel 1880 mandava 1265 vagoni di uve da vino in Germania, nel 1881 non riuscì più a mandarne che 169! E sapete perchè? Perchè la Germania ha aggravato, con eccessivi dazi doganali, la importazione delle nostre uve; e perchè l'Austria-Ungheria proibì, per timore della fillossera, il trasporto di quelle uve per il suo territorio, senza che siasi in tempo provveduto a far cessare siffatto divieto. (*Senso — Commenti*)

L'animo mio è lontano da qualsiasi esagerazione, ma veggio, sento e dico che è giunta l'ora della vigilanza e della difesa; che è giunta l'ora di iniziare una politica, la quale sia cordialmente amica con tutti, ma miri principalmente ai nostri interessi nazionali. (*Bravo!*) E mi pare che a questa politica si colleghi l'argomento delle tasse sulle provenienze indirette, ch'è oggetto di un ordine del giorno della nostra Commissione e intorno al quale io chiederei di poter discorrere domani, perchè oggi la mia voce vien meno. (*Sì! sì! — Benissimo! Bravo! — Applausi — Moltissimi deputati vanno a stringere la mano all'oratore*)

PRESIDENTE. La seduta non è ancora sciolta. Onorevole Boselli si sente male?

BOSELLI. Ho la voce stanca.

PRESIDENTE. Perdoni, perchè io non capisco come si domandi ad altri di parlar domani, e non si aspetti che il presidente a nome della Camera...

BOSELLI. Domando scusa al signor presidente; mi pareva di aver chiesto a lui e alla Camera la facoltà di continuare domani il mio discorso. Del rimanente, egli ha perfettamente ragione; attenderò che mi conceda o mi neghi questa facoltà e sono a disposizione sua e della Camera.

PRESIDENTE. La Camera capisce che ove non parlassero neppure due oratori in un giorno, la cosa andrebbe assolutamente a prendere proporzioni impossibili. In vista della stanchezza dell'onorevole Boselli si può rimandare a domani la discussione;

ma bisognerebbe che la Camera cominciasse la seduta all'una o almeno promettesse di continuarla anche dopo le sei.

Dunque se non ci sono difficoltà, s'intende accettata la proposta di cominciare domani la seduta all'una.

La seduta è levata alle 6 20.

Ordine del giorno per la tornata di venerdì:

(*Al tocco.*)

1° Seguito della discussione del trattato di commercio e navigazione colla Francia;

2° Seguito della discussione del disegno di legge: Ordinamento dell'esercito e dei servizi dipendenti dall'amministrazione della guerra;

3° Modificazioni alla circoscrizione militare territoriale del regno;

4° Reclutamento ed obblighi di servizio degli ufficiali di complemento, di riserva e di milizia territoriale;

5° Modificazioni della legge sul reclutamento;

6° Istituzione del tiro a segno nazionale;

7° Aggregazione del comune di Brandizzo al mandamento di Chivasso;

8° Aggregazione del comune di Palazzo Canavese al mandamento d'Ivrea;

9° Ordinamento degli arsenali militari marittimi;

10. Riforma della legge provinciale e comunale;

11. Modificazioni della legge sulle opere pie;

12. Riconoscimento giuridico delle società di mutuo soccorso;

13. Disposizioni relative all'emigrazione;

14. Disposizioni a tutela dei lavoratori nella costruzione di edifizii, nelle miniere e officine;

15. Provvedimenti in favore dei danneggiati dall'uragano del 29 giugno 1881.

Prof. AVV. LUIGI RAVANI
Capo dell'ufficio di revisione.

Roma, 1882 — Tip. Eredi Botta.

