

CCCCXL.

TORNATA DI VENERDÌ 1^o MAGGIO 1885

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BIANCHERI.

SOMMARIO. *Dichiarazione del deputato Cairoli relativa al processo verbale. — Il presidente proclama eletti deputati l'onorevole Agostino Ricci nel collegio di Belluno e l'onorevole Vaccai nel collegio di Pesaro. — Seguito della discussione sui provvedimenti relativi alla marineria mercantile — Discorsi dei deputati Ruggiero, Randaccio, De Zerbi, Savini, Plebano, Rosano, Mattei ed Indelli. — Il presidente annunzia le seguenti domande d'interrogazione: una del deputato Pavesi sui risultati delle trattative iniziate colle maggiori Casse di risparmio affine di agevolare il coordinamento della loro azione con quella degli Istituti popolari cooperativi; l'altra del deputato Costa sulla sorte riserbata al giovane Adamo Mancini d'Imola arrestato e sottoposto a carcere preventivo da più di 13 mesi per affissione d'un manifesto qualificato sedizioso — Il ministro di grazia e giustizia si riserva di rispondere all'interrogazione del deputato Costa e di comunicare al suo collega ministro di agricoltura e commercio ora assente quella del deputato Pavesi. — Il presidente annunzia che, dalla numerazione dei voti a squittinio segreto sul disegno di legge per la ricostituzione dell'ufficio delle ipoteche in Potenza, è risultato non essere la Camera in numero legale per deliberare.*

La seduta comincia alle ore 2,25 pomeridiane.

Di San Giuseppe, segretario. Dà lettura del processo verbale della seduta precedente.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cairoli sul processo verbale.

Cairoli. Assente ieri, quando furono lette le interpellanze rivolte all'onorevole Mancini, credo debito di lealtà precisare, nei suoi motivi, la mia opinione sulla sua proposta.

Premetto i ringraziamenti all'illustre presidente, e all'amico mio, onorevole Nicotera, per la esatta dichiarazione fatta a mio nome. Siccome non mi era possibile, per un altro indeclinabile impegno, che vincolava la mia volontà, di intervenire alla seduta, e mi constava che qualche interpellante avrebbe acconsentito al rinvio al bi-

lancio di assestamento, pregai anche l'onorevole presidente di annunziare la mia accettazione, della quale è evidente il motivo. Ritenendo prossima, anzi imminente, come si assicurava, la presentazione di questo bilancio, ed inutile spreco di tempo due discussioni, il *bis in idem*, nel periodo di pochi giorni, mi pareva accettabile la brevissima proroga; ma, risultando dalle dichiarazioni fatte ieri da un membro autorevole della stessa Commissione, l'onorevole De Renzis, anche interpellante, risultando, dico, il contrario, io spero che lo stesso onorevole ministro degli affari esteri comprenderà l'inopportunità di una dilazione, essendo generale il desiderio degli schiarimenti nelle attuali complicazioni. Mi riservo poi di fare quanto prima una formale domanda per

l'immediato svolgimento dell'interpellanza, se la Commissione del bilancio non presenterà prontamente la sua relazione sul bilancio di assestamento.

Presidente. Di queste dichiarazioni dell'onorevole Cairoli, si farà menzione nel processo verbale della seduta d'oggi.

Non essendovi altre osservazioni, rimane approvato il processo verbale della seduta di ieri.

(È approvato.)

Congedi.

Presidente. Hanno chiesto congedo per motivi di famiglia gli onorevoli: Faina Eugenio, di giorni 6; Salomone, di 20. Per motivi di salute l'onorevole Orsini, di giorni 10.

(Sono conceduti.)

Votazione a scrutinio segreto del disegno di legge per ricostituzione dell'ufficio delle ipoteche in Potenza.

Presidente. L'ordine del giorno reca: *Votazione a scrutinio segreto del disegno di legge per la ricostituzione dell'ufficio delle ipoteche in Potenza, distrutto dall'incendio.*

Si proceda alla chiama.

Mariotti, segretario, fa la chiama.

Presidente. Si lasceranno le urne aperte.

Verificazione di poteri.

Presidente. L'ordine del giorno reca: *Verificazione di poteri.* La Giunta delle elezioni ha trasmesso alla Presidenza il seguente verbale:

“La Giunta delle elezioni, nella tornata pubblica del 28 corrente, ha verificato non esser contestabili le elezioni seguenti, e concorrendo negli eletti le qualità richieste dallo Statuto e dalla legge elettorale, ha dichiarate valide le elezioni medesime: Collegio di Belluno: generale Agostino Ricci; Collegio di Pesaro: Giuseppe Vaccai.”

Do atto alla Giunta delle elezioni di questa comunicazione e dichiaro l'onorevole generale Agostino Ricci deputato del collegio di Belluno e l'onorevole Giuseppe Vaccai deputato del collegio di Pesaro, salvi i casi d'incompatibilità preesistenti e non conosciute al momento di questa proclamazione.

Seguito della discussione sul disegno di legge per provvedimenti relativi alla marineria mercantile.

Presidente. L'ordine del giorno reca: *Seguito della discussione sui provvedimenti relativi alla marineria mercantile.*

Seguitando nella discussione generale, ha facoltà di parlare l'onorevole Ruggiero.

Ruggiero. Nella discussione generale di questo disegno di legge potrei fare a meno di parlare, se io, rappresentante una popolazione, la maggior parte della quale è dedita al commercio marittimo ed ai traffici, nei quali impiega ingenti capitali, non avessi debito di esporre i sentimenti e le opinioni di questa considerevole parte della nostra popolazione marittima, la quale risiede in una regione preclara per il lustro e per le gloriose tradizioni che ha recato alla nostra patria italiana.

Le cause, le quali hanno prodotto la decadenza della marineria mercantile furono ad esuberanza esposte dalla Commissione parlamentare, e dal Ministero, e furono ripetute dall'onorevole Elia e dall'onorevole Palizzolo; onde io posso dispensarmi da una ripetizione inutile, la quale arrecherebbe non meno noia e fastidio alla Camera, che a me. Mi limito a riepilogare queste cause; e sono: l'eccedenza di costruzioni a vapore a discapito di quelle a vela; sovrabbondanza di tutto il materiale di trasporto a vapore in relazione con le merci da trasportare, ed infine effetti dannosi dei trattati di commercio, i quali hanno vincolato la navigazione nostra di cabotaggio, che non possiamo fare per conto nostro, ma dobbiamo fare in concorrenza con la bandiera estera.

Voi udiste il discorso dell'onorevole Franchetti, il quale dubitava che i sussidi reclamati dalla Commissione d'inchiesta, approvati dal Governo, e reclamati da tutto il paese, potessero essere giovevoli per far risorgere questa industria; ed egli guardava questa questione dal punto di vista del bilancio. Ora, il bilancio è una cosa che preme a noi tutti che rappresentiamo la nazione, e tutti abbiamo eguale interesse di mantenerlo in assetto, tanto che ogni nuova spesa deve essere da noi ammessa con molta circospezione. Ma nei sussidi, che si richieggono per la marineria mercantile, il bilancio dello Stato deve concorrere per una ragione potentissima, perchè cioè essa è una delle principali nostre industrie, come quella che, non solo rappresenta un forte capitale, che va sino a 180 milioni, dei quali 130 milioni sono per bastimenti a vela, e 50 per bastimenti a vapore, ma anche perchè è per mezzo di essa che l'Italia si

mantiene in continua relazione con tutte le nazioni del mondo.

Ed in conseguenza conviene non solo fare in modo che nessuno scapito venga a questa ricchezza nazionale, ma deve ancora provvedersi ad un interesse, che è quasi di dignità nazionale, importando moltissimo al nostro paese di mantenere quella posizione che in questo campo avevamo sino a pochi anni addietro.

Noi abbiamo dalla relazione dell'amministrazione delle gabelle una statistica dalla quale risulta che nel 1871, il tonnello della marineria italiana, che rappresentava il 71 per cento è disceso al 58 per la stazza, mentre per la bandiera estera dal 29 è salita al 42.

Dunque questa differenza di proporzione tra il 1871 ed il 1883, merita di esser presa in seria considerazione dal Parlamento.

Quali sono i mezzi per ovviare a codesta jattura nazionale? Sono vari; cioè i premi per le costruzioni, i premi per la navigazione, ed oltre a ciò premi pel trasporto dei carboni, diminuzione od abolizione delle tasse marittime, ed in fine denuncia dei trattati di commercio, e di navigazione, affinché il cabotaggio si faccia dalla nostra bandiera man mano che scadono.

Vi sono sulle costruzioni navali opinioni discordi; chi vorrebbe la trasformazione addirittura di tutti i bastimenti a vela in bastimenti a vapore, e chi la vorrebbe in bastimenti a vela in ferro, preferendo il ferro al legno.

Io credo che non siano nel vero nè gli uni nè gli altri; in quanto al vapore dirò all'onorevole Palizzolo, che non bisogna essere troppo assoluti, giacchè è mestieri prendere in considerazione ogni parte del commercio marittimo. Il vapore certamente allo stato presente del commercio è quello che può soltanto metterci in grado di sostenere, senza svantaggio, la concorrenza delle altre nazioni.

Noi tenevamo il quinto posto fra le potenze commerciali, ora rappresentiamo il settimo.

Ma non è già col solo vapore che dobbiamo riprendere il nostro posto, è necessaria anche la vela, ed oggi i bastimenti a vela, che hanno la loro ragione di essere tanto per l'antico lustro, quanto per bisogni commerciali, non cesseranno di serbare il germe della loro vitalità.

L'onorevole Palizzolo, il cui discorso fu molto importante per varie considerazioni, volle pure indicare i punti, nei quali si potevano vedere destinati i bastimenti a vela a compiere il loro destino.

Ebbene, l'onorevole Palizzolo dimenticò la causa

principale, per cui i bastimenti a vela possono superare nella gara quelli a vapore; la differenza cioè che essi non hanno bisogno di avere un deposito di carbone proporzionato al tempo che devono impiegare nei viaggi.

Questi bastimenti, oltrechè vanno esenti dal peso di questo carico, non sono soggetti al pericolo di mancare di combustibile in alto mare.

In quanto poi alla preferenza da darsi ai bastimenti in ferro in confronto a quelli in legname, me lo permetta l'onorevole relatore della Commissione, io sono di un avviso diverso dal suo, e con me sono d'accordo parimenti parecchi armatori, i quali hanno in questa materia una competenza non dispregievole.

Sono noti a tutti i pregi dei bastimenti in ferro; pregi che in nessun modo sono paragonabili a quelli dei bastimenti in legno.

Ma se noi consideriamo le costruzioni in legname dal punto di vista della nostra condizione forestale, quale essa sarà quando avremo approvata la legge urgente e necessaria sopra i rimboscamenti, noi ci troveremo in tal condizione da avere tanto legname, che se lo avesse l'Inghilterra non darebbe certamente neppur essa la preferenza al ferro.

I bastimenti in legno hanno ancora molti altri vantaggi a paragone di quelli in ferro, i quali vanno soggetti, dopo alcuni mesi di navigazione ad incrostamenti conchigliari dalla carena alla cinta immersa nel mare, sia della zavorra, sia anche del carico. Quindi mancando noi di un numero sufficiente di bacini, che cosa accade per i viaggi di lungo corso, per i quali bisogna impiegare anche più di otto mesi? Abbiamo una gran lentezza nel viaggio fatto con questi bastimenti in ferro; lentezza che non sarebbe ammissibile nei bastimenti in legno, perchè questi quando sono ramati perfettamente, ramazione che si compie ogni quattro anni, riescono in tutto preferibili a quelli in ferro.

Ma ad ogni modo non occorre fermarsi oltre sulla preferenza da dare al materiale da costruzione in legno o in ferro, e meglio è lasciare sul proposito addirittura piena libertà agli armatori. Questi sono certamente più interessati di noi a sapere qual sia il materiale da costruzione dei loro bastimenti più conveniente ai loro interessi; e per conseguenza io non sarei d'accordo con l'onorevole Commissione nello stabilire per esempio tra i premi, 60 lire ai vapori e bastimenti a vela costruiti in ferro, e 15 a quelli in legno.

Io pregherei l'onorevole relatore di mettersi d'accordo col Governo e con la Commissione, per

riformare questa parte delle sue proposte. Resti pure la somma di 60 lire per i bastimenti a vapore, e si conceda una somma uguale per i bastimenti a vela, sieno in ferro o sieno in legno.

Riguardo poi ai premi di navigazione, li accetto conformemente alla proposta della Commissione, e poichè non c'è da ottenere altro, vorrei che le tasse marittime, che sono gravi, fossero diminuite più di quello che la Commissione propone. Fra queste tasse marittime vi è quella d'ancoraggio; e questa, come la Camera sa, è pagata ugualmente dai bastimenti con bandiera estera, e con bandiera nazionale. Una diminuzione dunque di questa tassa, in qualsiasi misura, certamente tornerebbe anche a vantaggio della bandiera estera: è perciò che io proporrei che fosse messa da parte questa riduzione sulla tassa d'ancoraggio; e la somma che per essa si conseguirebbe, si potrebbe erogare per la diminuzione di un'altra tassa.

Una raccomandazione ancora sarebbe da farsi al Governo, ed è che necessita aiutare la marineria mercantile non solo coi premi, colla diminuzione di qualche tassa e coll'abolizione di qualche altra, ma con provvedimenti opportuni sul servizio di cabotaggio che potrebbe essere assicurato per intero a beneficio della marineria con bandiera nazionale. Sarebbe ancora desiderabile che la marineria mercantile fosse maggiormente agevolata tanto nei trattamenti doganali quanto nei trattamenti doganali.

Io non voglio narrare alla Camera alcuni inconvenienti avvenuti anche recentemente; ricordo tra gli altri un fatto, dal quale il Governo può apprendere la necessità che vi è di accordare maggiori agevolanze alla marineria mercantile.

Io ricordo che in Licata nel 1883 un bastimento nazionale poggiò per sbarcare un marinaio che si doveva presentare alla leva. Ebbene, per lo sbarco di questo marinaio la dogana pretendeva la tassa di ancoraggio, qualificando il marinaio come un passeggero che sbarcava. Ci volle molta buona volontà da parte del Ministero per far prevalere una risoluzione più conveniente e più conforme alla giustizia. Ed anche per quanto ha riguardo alle esigenze doganali è necessario che il Governo ponga attenzione.

Quando un bastimento viene dall'estero, il capitano o per conto proprio o per conto dell'armatore, suole portare delle suppellettili per proprio uso in piccola e discreta quantità. Ebbene, si usa di richiedere la tassa di ancoraggio. Questa tassa di ancoraggio, che si pretende in questi

casi, pone il capitano nella necessità di fare in modo di sbarcare queste suppellettili in guisa da sottrarle alla tassa d'ancoraggio. È questa una cosa assai brutta, la quale non solo demoralizza questa classe nautica, ma crea ancora un'aggravio e una inutile vessazione alla marineria.

Dopo queste raccomandazioni, sulle quali richiamo l'attenzione del Governo, io non aggiungo altro.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Randaccio.

Randaccio. Io dovrei cominciare il discorso mio dolendomi altamente perchè mentre tutti gli Stati marittimi, persino il Messico, hanno già da molto tempo provveduto, più o meno efficacemente, alla conservazione ed all'incremento della loro marina mercantile, una legge per provvedere alla conservazione della nostra, la più aggravata di tutte, venga oggi soltanto innanzi alla Camera.

Io non voglio però trattenermi in ricriminazioni o rimpianti sul passato. E benchè di rimpianto avrei ragioni gravissime, preferisco di adoperarmi affinchè non si perda più tempo e si venga ai fatti.

Dico dunque: meglio tardi che mai. E passo ad esaminare con la mia solita brevità, il disegno di legge che ci viene proposto, al quale io dichiaro fin d'ora che sono pienamente favorevole, salvo alcuni emendamenti di lieve importanza che stanno già dinanzi ai colleghi.

Se, come spero, questa legge sarà approvata, si sarà provveduto alla nostra marina per ciò che si riferisce ad abolizione o diminuzione di tasse e di altre gravezze, e a qualche sussidio; ma non sono questi i soli bisogni della nostra marina mercantile.

Prima di tutti v'ha quello proclamato dalla Commissione d'inchiesta, della unificazione dei servizi marittimi, o almeno di un conveniente accentramento di essi presso un solo Ministero; perchè voi sapete, o signori, che i porti, i fari e i semafori dipendono dal Ministero dei lavori pubblici, gli istituti e scuole di nautica, dal Ministero della pubblica istruzione, la pesca dal Ministero del commercio, i consolati dal Ministero degli affari esteri, senza che il Ministero della marina abbia in essi consolati quella ingerenza che dovrebbe avere.

Come volete che proceda convenientemente un servizio il quale si trova ripartito fra tre, o quattro Ministeri?

E notate: che se havvi amministrazione la quale abbisogni di unità d'indirizzo, e di armonia

tra le varie sue parti, questa è, per fermo, l'amministrazione marittima.

Di San Donato. Ha ragione!

Randaccio. Vi è poi (ed ora mi rivolgo direttamente al mio onorevole amico il ministro della marina) da riformare il libro secondo del Codice di commercio, il quale io già dissi in altra discussione che non corrisponde affatto ai bisogni della navigazione e del commercio marittimo del giorno d'oggi. Naturalmente per questa parte l'onorevole ministro della marina dovrà concertarsi col suo collega il guardasigilli, ma io credo che a lui spetta di prendere l'iniziativa, perocchè egli è il solo ministro che conosce, e può giudicare gli effetti prodotti in pratica dalle disposizioni di quel libro secondo del Codice di commercio.

Vi è inoltre da pubblicare il regolamento prescritto dall'articolo 500 del Codice di commercio per l'uniforme tenuta del giornale nautico; decreto che si fa attendere da lungo tempo.

Vi è poi la grave questione della Cassa degli invalidi della marineria mercantile, questione per la quale la Commissione d'inchiesta ha proposto una soluzione secondo me non accettabile, e che importa studiare e risolvere al più presto.

Vi è il regolamento della sanità marittima (e mi duole che non sia presente l'onorevole ministro dell'interno, a cui ciò direttamente compete, ma prego l'onorevole ministro della marina di fargli presenti le mie osservazioni) dal quale è necessario di togliere tutte quelle disposizioni che, senza giovare in nulla alla pubblica salute, creano impedimenti e molestie alla navigazione e al commercio. Tanto più che questo lavoro di riforma era già stato compiuto dal Consiglio superiore di sanità, ma poi sopraggiunto il colera fu messo da parte.

Provvederà il Governo a questi bisogni manifesti, quanto urgenti? È la domanda che mi permetto di fare, alla quale attenderò conveniente risposta; e secondo la risposta mi riservo di fare alla Camera opportune mozioni.

E senza più passo ad esaminare il disegno di legge.

Premetto una interrogazione che in un altro paese potrebbe essere strana, ma nel nostro non è, pur troppo, fuor di proposito.

Che cosa è la marina mercantile?

La marina mercantile, tutti lo sanno, è una grande industria, la quale inoltre dà vita e alimento a molte altre industrie. Ma essa ha questo carattere specialissimo, che viene esercitata non nello Stato solo, ma in tutto il mondo. Onde segue che la marina mercantile deve essere considerata sotto un aspetto del tutto singolare.

Dirò con una formola più concisa che la marina mercantile è il veicolo del commercio, ma del commercio universale, che, salvo eccezioni di pochissimo rilievo, non fa differenza tra bandiera e bandiera.

Da qui il bisogno di quei provvedimenti, taluni dei quali, se la marina mercantile fosse solamente un'industria, io per il primo proclamerei che sarebbero assurdi.

La questione è molto semplice. Può l'Italia non avere una marina mercantile? Possiamo noi volere che la nostra bandiera non abbia più a percorrere i mari, a portare i nostri prodotti, a diffondere il nostro nome e la nostra influenza nel mondo? Possiamo noi volere che il nostro commercio sia fatto quasi esclusivamente da navi straniere, affidandolo così, spesse volte, agli stessi nostri concorrenti commerciali? Possiamo noi volere che i nostri porti ed i nostri bacini, pei quali si speso e si spendono tesori, non abbiano più a servire che a bandiere estere? E pure questo è ciò che avverrebbe, o signori, se alla marina mercantile non si desse pronto ed efficace soccorso.

Taluno dice (e duolmi che lo abbia detto lo stesso Governo nella sua relazione, onde fu autorizzato a ripeterlo in questa Camera l'onorevole Franchetti) che la marina mercantile non è in decadenza. Già vi ha dimostrato il contrario l'onorevole Elia; ma gioverà ripetere che, dal 1876 al 1883, il nostro naviglio ha perduto 3,633 navi e 154,607 tonnellate, e che continuò a diminuire, e molto, nel 1884. Si avverta inoltre (avvertenza che a molti sfugge) che la diminuzione avvenne quasi esclusivamente nel naviglio addetto alla navigazione di lungo corso; e che le nuove costruzioni essendo state pochissime, il naviglio non si rinnovò nelle debite proporzioni; onde una gran parte dei bastimenti di grossa portata trovatisi in età già inoltrata, e non è pur troppo remota una catastrofe rovinosa.

Vi fu, invece, aumento nel naviglio a vapore, essendosi questo rafforzato, negli ultimi 8 anni, di 59 piroscafi e di 49,571 tonnellate. Ma bisogna notare che, la maggior parte di questi piroscafi appartenendo ad una Compagnia di navigazione sussidiata dallo Stato, tale aumento non può essere considerato che in piccola proporzione come un prodotto del libero commercio. Il nostro naviglio diminuisce, dunque, molto; e continuerà ancora a diminuire rapidamente; e, se si riflette come, in marina più che in ogni altra industria, non progredire significhi decadere, apparirà evi-

dente quanto dolorosa la decadenza della marina nostra.

Esaminiamo ora praticamente i provvedimenti che ci sono proposti.

Che la nostra marina mercantile fosse la più aggravata di tasse e d'angherie d'ogni sorta fra le marinerie di tutto il mondo, è cosa nota a tutti, che la Commissione d'inchiesta ha proclamato, e che il Governo medesimo ha ammessa.

In ispecie la tariffa consolare approvata con legge del 16 giugno 1871, è tale capolavoro di fiscalità che non ha riscontro in tutte le leggi d'imposte.

Ora, in riguardo a queste gravezze, io riconosco che Governo e Commissione hanno provveduto efficacemente, nè avrò domanda alcuna da presentare.

Passo dunque alla grossa questione dei premi. Questa questione fu lungamente ed ampiamente dibattuta in Francia, e tutti sanno come vi sia stata risolta. È impossibile addurre in favore o contro il sistema dei premi, un argomento che non sia stato addotto, e largamente svolto, nel Parlamento francese. Solo il sottile ingegno dell'onorevole Franchetti ha saputo dare a taluno di quelli argomenti una forma affatto nuova.

Permettala Camera che io accenni ai principali.

Dissero gli avversari dei premi: con qual diritto armatori e costruttori domandano allo Stato questa sorta di protezione? La loro industria non è, come tutte le altre, soggetta alla sorte buona o cattiva? E se una crisi avviene, non debbono essi cercare di superarla coi mezzi propri?

La causa vera dei mali della marina sta in ciò: gli armatori non seppero rinnovare a tempo il loro materiale seguendo il progresso della scienza, e mancarono d'iniziativa. Altri si scagliano contro la navigazione a vela che credono morta, e che vorrebbero sepolta.

Risposero e rispondono i sostenitori del sistema dei premi: la marina mercantile domanda allo Stato una speciale protezione in ragione dei carichi affatto particolari ed eccezionali ad essa imposti dalla legge marittima, e del concorso, non facoltativo, ma obbligatorio che essa presta alla marina militare.

Giova infatti il ricordare come, in virtù del codice della marina mercantile, nella formazione dell'equipaggio delle navi, il capitano in primo ed in secondo, ed i due terzi dell'equipaggio debbono essere nazionali: che la nave non si può muovere, cioè non può esercitare la propria industria, se non seguita dalla costante ingerenza

e vigilanza delle autorità marittime e consolari: che moltissime sono le obbligazioni imposte per legge alle navi nazionali, perfino quella di trasportare in patria da lontani paesi, imputati e condannati per reati comuni e di custodirli. Citatemi un'altra industria che si trovi in simili condizioni: un'industria che venga esercitata nel mondo intero, inalberando la bandiera nazionale, con obbligo di tenerne alto il prestigio, di tutelarne l'onore?

In riguardo al concorso che la marina mercantile presta alla militare, la necessità ne consta tanto evidente, che quasi è inutile dimostrarlo.

La marineria mercantile, cioè il personale della marineria mercantile, è la riserva della marineria militare; senza di cui bisognerebbe formare e mantenere a carico dello Stato, una riserva navale, che costerebbe milioni, come fa l'Inghilterra, alla quale 18,000 marinari, che ha scritti alla riserva, costano più di 8 milioni all'anno.

Fu contestata anche in Francia la necessità di questo concorso della marineria mercantile alla marineria militare.

Fu detto che sulle navi a vapore, sulle odierne corazzate, l'elemento marinaresco aveva perduto della sua antica importanza, che ai marinari del lungo corso potevasi supplire con marinari del piccolo cabotaggio e coi pescatori.

Ma, risposero valenti ammiragli membri del parlamento francese, che, malgrado il vapore e le corazze, era sempre assoluta la necessità di avere a bordo dei bastimenti da guerra un nucleo di veri marinari, esercitati ed esperti, i quali soltanto il lungo corso ed il grande cabotaggio possono somministrare; e fu dimostrato essere sempre, anzi più che mai necessario di avere a bordo uomini, i quali abbiano, non solamente il piede ma lo stomaco marino; che i marinari del piccolo cabotaggio ed i pescatori sono inetti alla manovra delle vele quadre, dell'ancore, e delle catene ed al maneggio del timone.

La marina militare tiene bensì scuole per educare alcune specialità che le occorrono, cannonieri, torpedieri ecc. ma compiuta la loro ferma costoro si disperdono sulle navi mercantili, e se queste non vi fossero s'imbarcherebbero sotto bandiera estera.

La marina mercantile adunque è parte vitale della marina militare; ed il sussidio che le si darebbe ora sotto il titolo di premio non sarebbe che una scarsa mercede dell'opera ch'essa presta alla difesa nazionale.

Dirò ora due parole ai trasformisti, cioè a coloro i quali vorrebbero assolutamente morta la vela

e che non esistesse altro che il vapore. Secondo costoro la povera vela *che non se n'era accorta, andava combattendo, ed era morta.*

Ma aprano un poco, cotesti signori, i registri di classificazione delle navi, e troveranno che alla fine del 1884 correvano i mari ben 46,734 navi a vela della portata totale di tonnellate 13,010,879, ed in quanto agli 8,433 piroscafi che pure in quel tempo figuravano sui registri di classificazione, sanno quei signori dove oggi si trovano? Per migliaia e migliaia in disarmo nei porti inglesi ed altrove; cosa strana! la vela naviga, il vapore disarma.

Fu un tempo in cui, considerato il progresso incessante del vapore, io stesso ho dubitato dell'avvenire della vela: ma l'esperienza è venuta a dimostrare che il campo d'azione del vapore ha dei limiti e che oltre a questi limiti la vela vive, e vivrà. Anzi, la vela, memore dell'antica virtù, gareggia col vapore.

I profondi studi compiuti da egregi scienziati sui venti e sulle correnti, permettono ai *clippers*, di fare le loro meravigliose traversate rivaleggiando con i vapori. Come vedono i trasformisti, il morto non solamente cammina, ma corre. Viva e prosperi adunque il vapore, ma viva e prosperi anche la vela; entrambi hanno il loro campo da percorrere, il loro fine da raggiungere.

La vela deve formare i veri marinari che il vapore non forma nè formerà mai. Il vapore deve somministrare alla marina militare il materiale che solo è utile per i trasporti e per i servizi accessori di guerra.

Si chiederà: credete voi che con questa legge sarà assicurato l'avvenire della marina mercantile? Che nonostante la gravissima crisi odierna dei noli essa potrà ancora prosperare? Rispondo che io so questo soltanto: che la marina mercantile è necessaria all'Italia, che essa soffre da gran tempo e versa oggi in gravissimo pericolo, e che lo Stato aiutandola nella proporzione che gli consentono le sue forze fa il suo dovere; e so altresì che i nostri valenti armatori ed i nostri arditi ed esperti capitani si contentano di questo aiuto e ne sarebbero grati al Governo ed al Parlamento, ripromettendosi di raddoppiare di attività e di energia per tenere alto sui mari il prestigio della nostra bandiera.

Concluderò, o signori, con una ultima considerazione. Io ho parlato sinora della marina mercantile come di istituzione necessaria alla difesa nazionale ed all'esercizio del commercio. Lasciate ora che vi dica che essa è anche una istituzione di forte, di virile educazione. Nella presente fiac-

chezza degli animi e dei corpi, è saggio di adoperarsi a conservare la nostra marineria che con la vigoria dei corpi e la fortezza degli animi, nobilita il carattere nazionale. È saggio di adoperarsi affinché non vada perduto il tipo di quegli uomini, che quasi soli ancora ritraggono fedelmente dagli avi nostri. Nel 1750 il duca di New-Castle, primo ministro inglese, domandò al suo medico Russell: perchè il sangue inglese è così pallido ed impoverito? Quale il rimedio? Rispose Russell: Il mare e l'attività. Il consiglio fu seguito, e l'Inghilterra diventò la regina dei mari e dei traffici. Onorevoli colleghi! fate altrettanto. Proteggete la nostra marina! (*Benissimo! Bravo!*)

Presidente. Spetta di parlare all'onorevole De Zerbi.

De Zerbi. Brevissimo esordio prometterà breve discorso.

Approvo il principio informatore della legge; ma non credo che questo principio informatore sia sempre stato esplicito nei provvedimenti proposti, e ripeterò, invece di fare un discorso, il pensiero che mi venne dopo aver letto il disegno di legge che è sottoposto alle nostre deliberazioni. L'esordio è questo.

Ora, a che cosa tende questa legge? A curare la malattia della marineria mercantile italiana. Primo quesito: esiste la malattia della marineria mercantile italiana? Giova metterlo in dubbio per un momento, dappoichè la prima relazione, quella del Governo, nega l'intensità della malattia; la seconda relazione invece, quella della Commissione, afferma che questa malattia esiste e che è molto intensa; e degli oratori che hanno parlato, alcuni, come gli onorevoli Elia, Randaccio e Palizzolo, hanno brillantemente sostenuto che questa malattia vi è, e grave; un altro oratore per lo contrario, sottile e facondo, l'onorevole Franchetti, ha sostenuto che questa malattia non esiste, dappoichè, egli ha detto, io vedo, che non solo il numero delle navi, così a vela come a vapore, ma il tonnellaggio di esse cresce, e cresce rapidamente tanto nel tonnellaggio mondiale come nel tonnellaggio italiano. Almeno potenzialmente cresce il tonnellaggio virtuale se non il reale. Ecco quello che ha detto l'onorevole Franchetti.

Ora, non vi è dubbio per chi voglia credere al primo intuito, che esiste una malattia della marineria, che esiste una malattia generale in tutte le manifestazioni economiche del paese, e non del paese soltanto, ma dell'intera Europa. Se una contraddizione vi è tra la ma-

lattia che chiameremo agraria e la malattia che ora chiameremo marinara, è questa: che la malattia agraria deriva dall'eccesso degli scambi, e che questo eccesso di scambi, che dovrebbe essere ricchezza della marineria mercantile, invece non vale ad arricchirla, ma la lascia morire. E l'analogia tra la malattia agraria e la malattia marinara è questa: che tanto l'una che l'altra colpiscono egualmente tutto il continente europeo. Naturalmente l'organismo più debole si è quello che ne risente di più; ed uno Stato che non è forte economicamente, è quello che si sente più travagliato dal male.

Che questa malattia esistesse per la vela nessuno poneva in dubbio. Di questa malattia alcuni consigliavano, come testè ricordava l'onorevole Randaccio, di non prendersi alcun pensiero. È la spietata legge di selezione, si diceva, crudele per i suoi effetti immediati, ma benefica per i progressi dell'umanità. Si poteva anche dire che, avvenendo continui progressi nella costruzione dei bastimenti a vapore, era naturale che i bastimenti a vapore in legno soffrissero per la costruzione dei bastimenti a vapore in ferro, e quelli di piccola portata per la costruzione di quelli di grossa portata e quelli con antiche macchine, le quali richiedevano quattro o cinque chilogrammi di carbone per ora e per tonnellata, soffrissero per quelli costruiti con macchine nuove che richiedono meno di un chilogramma di carbone. Ma ora vediamo col fatto che gli stessi lamenti si fanno, e si ripetono anche dalle Compagnie che hanno materiali perfezionati. Per esempio, il rapporto presentato dal *Manager* della *Mediterranean and New York Company* che porta la data del 9 marzo 1885, dichiara che non si può dare alcun dividendo agli azionisti; le azioni dell'*Inman* hanno perduto il 75 per cento; tutte le azioni delle altre Compagnie di piroscafi inglesi hanno perduto egualmente il 75, il 50 per cento.

Il *Lloyd* austro-ungarico, che la dotta relazione del chiarissimo Boselli ci dipinge come soffocatore dell'industria austro-ungarica (dappoichè 73 bastimenti a vapore, dei 75 austro-ungarici, sono incorporati in questo *Lloyd*), il *Lloyd* austro-ungarico, che è fortemente sovvenzionato dal Governo, non ha potuto dare nonostante questo monopolio, nonostante la forte sovvenzione, che l'1,30 di dividendo ai suoi azionisti.

Può darsi, voi mi farete osservare, che il tonnellaggio moltiplicato in proporzioni maggiori di quello corrispondente ai bisogni del commercio, abbia prodotto il ribasso dei noli, cioè la malattia che affligge attualmente la marineria mercantile;

ed in questo caso ci troveremmo nelle identiche condizioni dell'agricoltura, dappoichè il deprezzamento dei prodotti agricoli è anche avvenuto per la cresciuta concorrenza dei prodotti forestieri, per l'eccesso dei prodotti; ma la malattia della marineria mercantile italiana, se io la guardo bene, ha diverse cagioni; non è già per ragione di eccesso di tonnellaggio sui bisogni commerciali del paese, dappoichè il tonnellaggio non è aumentato in proporzione maggiore di questi bisogni. Avevamo 38 mila tonnellate per i vapori un decennio fa, 118 mila ne abbiamo ora; il progresso non è rapidissimo.

La bandiera nazionale non ha trasportato nell'anno più fortunato dell'ultimo decennio che un milione e mezzo dei cinque milioni e mezzo di tonnellate di merci che sono state trasportate dalla navigazione internazionale tra il nostro e gli altri paesi.

Dunque il tonnellaggio è inferiore ai nostri bisogni commerciali; lo stesso chiarissimo relatore Boselli vi ha dimostrato nella sua relazione come vi sia aumento quantitativo di tonnellaggio, non aumento qualitativo; e come il tonnellaggio virtuale italiano non abbia che il settimo posto, il primo competendo all'Inghilterra, il secondo agli Stati Uniti, il terzo alla Norvegia, il quarto all'Olanda, il quinto alla Francia, il sesto alla Spagna. Vi ha fatto anche notare il nostro collega Boselli, che noi non abbiamo che il quarto del tonnellaggio che ha la Francia, e metà di quello che ha la Spagna, laddove le nostre condizioni di popolazione e di posizione geografica, non porterebbero questa sproporzione.

L'onorevole Randaccio testè faceva osservazioni ancora più gravi. Egli vi diceva come nella marineria mercantile italiana sia venuto scemando il materiale di lungo corso. Quale è dunque la condizione vera della marineria mercantile italiana?

A me pare sia questa: che il materiale buono, il materiale perfezionato, soggiace a due concorrenze vittoriose: alla concorrenza del materiale vecchio, il quale per la legge della vita ribassa talmente i noli da costringere a ribassarli anche il materiale perfezionato; ed alla concorrenza del materiale estero, il quale è protetto per la legge francese del 1881 così nella sua costruzione, come nella sua navigazione.

Una Società di navigazione libera, che noi abbiamo in Italia, la *Puglia*, ha dato i suoi conti in questo mese, il 12 aprile 1885; ed il suo direttore ha dovuto dichiarare che nessun dividendo si poteva dare agli azionisti; che era assorbito il fondo

delle riparazioni, e che era impossibile coprire il fondo di ammortamento.

Si è testè accennato ad un aumento nel tonnellaggio della marineria mercantile a vapore, che l'onorevole Randaccio ha testè calcolato a 70,000 tonnellate. Ma a che si deve principalmente questo aumento? All'audacia del Tagliavia e dei cittadini palermitani, che gli furono compagni; all'ardita iniziativa ed alla fiducia nelle forze nazionali, alla intelligenza del nostro collega Raggio e dei suoi amici liguri, che lo sorressero nell'impresa da lui costituita della navigazione a vapore.

Or bene, o signori, queste due imprese, l'una nata all'estremo sud d'Italia, l'altra all'estremo nord, quale sviluppo hanno avuto?

Hanno dovuto abbassare le loro bandiere. La prima, la Trinacria, ha dovuto dichiarar fallimento; e la seconda, l'impresa Raggio, ha dovuto scomparire cedendo il suo materiale. Questo vi dimostra dunque come la marineria italiana, ancorchè composta di materiale perfezionato, non sia più una industria remuneratrice nelle attuali condizioni. Tanto la Trinacria come l'impresa Raggio sono stati fiumi, i quali hanno dovuto abbandonare la loro autonomia, e perdersi in quel mare che si chiama Società generale italiana di navigazione.

Ebbene; questa Società, che potentemente costituita ha potuto assorbire queste altre imprese, questa Società la quale è sussidiata e sovvenzionata dallo Stato per i servizi postali che essa fa, questa Società, quale dividendo ha potuto dare ai suoi azionisti? Zero; rinunciando il Consiglio d'amministrazione alle sue competenze, e diminuendo lo stipendio di tutti i capi di servizio del 50 per cento!

Ora io che diffido della dialettica, anche quando la dialettica sia affidata a mani esperte come quelle dell'onorevole Franchetti, io credo piuttosto ai fatti, alla logica inesorabile dei fatti; e rispondo alla dialettica che nessuna Società di navigazione, o composta di materiale scadente, o composta di materiale perfezionato, si è potuta in Italia sostenere, meno quella sovvenzionata dallo Stato; la quale pur essa non prospera, ma giunge a non morire. E questo fatto mi dimostra, contro tutti i ragionamenti, che la malattia della marineria, quella malattia che l'onorevole Boselli ci dipinge a vivi colori nella sua relazione, quella malattia esiste da noi. Ma questo non basta ad imporre l'obbligo allo Stato d'intervenire. Il Governo non crea le attività economiche; il Governo, come dicevano gli avversari dei premi, i cui argomenti sono stati riassunti dall'onorevole Randaccio, il Governo non si sostituisce all'iniziativa privata.

Questo è il principio dello stato di diritto; ma tutti sappiamo che lo stato di diritto non è lo stato di fatto: tutti sappiamo che quando una grave crisi travaglia il paese, lo Stato di diritto interviene a lenire questa crisi; e tutti domandiamo che lo Stato venga a lenire le crisi o che queste crisi sieno nell'industria siderurgica o metallurgica, o nell'agricoltura, o nell'igiene di una grande città, o nelle fabbriche. E questo intervento dello Stato si manifesta ogni giorno, nonostante i principii dello stato di diritto; oggi sotto forma di discussione delle tariffe ferroviarie, oggi come domanda di dazi di confine, oggi come domanda di premi a chi adopera ferro indigeno, oggi sotto altre forme; ma questo intervento dello Stato si manifesta tutti i momenti.

Lo Stato aiuta di fatto, sempre che può, le industrie nazionali, massime le grandi industrie.

Nonostante ciò, è bene notare anche questo: io non sarei punto favorevole ad ammettere l'intervento dello Stato per aiutare la marineria mercantile, quando solo argomento a questo intervento fosse che la marineria è una grande industria.

Ho sentito dire che la marineria è una grande industria perchè in essa si sono spesi 180 milioni di lire. Ma non mi basta: ciò solo vorrebbe dire che è un'industria sbagliata, e che 180 milioni di lire si sono perduti.

Ho sentito dire che la marineria è un'industria la quale dev'essere sussidiata, incoraggiata, aiutata perchè si esercita in tutto il mondo, ed è il veicolo del commercio di tutto il mondo.

Ma, o signori, quasi tutte le industrie si esercitano in tutto il mondo, e l'essere la marineria il veicolo del commercio di tutto il mondo non porta la conseguenza che questo veicolo debba essere italiano o possa essere straniero.

Neppure l'altro argomento potentissimo m'imporrebbe di consigliare l'intervento dello Stato; l'argomento cioè che la marineria è una di quelle industrie che se muoiono non rinascono; ch'è un'industria la quale vive di consuetudini, la quale vive di tradizioni, la quale vive di clientele, e che quando finisce non rinasce più, come è avvenuto della marineria veneziana.

Vuol dire che se questa industria non è naturale pel nostro paese, convien che muoia e non rinasca più. Ma è qualche cosa che è fuori del campo industriale. La marineria non è un'industria; la marineria è un organo dello Stato; questa è la questione. Uno Stato senza marineria non è uno Stato. Può essere una potenza neutrale, ma non è uno Stato. *A fortiori* non è una grande potenza. Perchè questo?

Indipendentemente dalle ragioni addotte dall'onorevole Randaccio magistralmente, cioè del sussidio potentissimo che la marineria mercantile dà alla marineria militare; indipendentemente dal fatto che la marineria mercantile non solo è riserva della marineria militare ma è il vivaio della marineria militare, ma è quella che crea la marineria militare, di tal che non si può avere marineria militare se non si ha marineria mercantile; indipendentemente da questo, la marineria mercantile è organo di autonomie necessarie allo Stato. Non può esistere lo Stato senza tre autonomie: autonomia della propria difesa, autonomia del proprio bilancio, autonomia dei propri trasporti. È dunque un servizio dello Stato.

Immaginate che la marineria mercantile libera morisse. Potete voi supporre l'Italia senza una marineria mercantile?

Dovrete crearla questa marineria che faccia i servizi mercantili con bandiera nazionale; ed allora andrete al sistema di dover tenere una Compagnia fortemente sovvenzionata, tanto fortemente sovvenzionata che essa sola faccia questi servizi.

Ora a me pare, lo dico francamente, più economico ed anche più liberale, anziché creare un monopolio, rendere possibile a molte Compagnie di sorgere, rendere possibile a tutte le private iniziative di creare questa marineria mercantile libera. E questo non lo potete ottenere se non col sistema che è proposto ora dalla Commissione, col sistema dei premi. Se c'è dunque il male, se cause del male, come ho detto, sono la concorrenza estera e la qualità inferiore del nostro materiale, il rimedio naturale a questa crisi qual'è?

Incoraggiare la trasformazione, aiutare il materiale perfezionato a vivere contro la concorrenza straniera.

L'onorevole Elia vi ha già dimostrato splendidamente come questo possa avvenire; e vi è stato detto come l'effetto della legge analoga a quella che ora discutiamo, in Francia, sia stato di accrescere il tonnellaggio virtuale di accrescere anche il materiale perfezionato, e di promuovere il lungo corso.

Questo non è dunque, o signori, il sistema della stufa; non è il sistema dell'industria artificiale; ma, se fosse, sarebbe necessario; perchè, ripeto, la marineria non è un'industria, ma un organo dello Stato. E se pure industrialmente voi volete guardare la questione, dovete convenire che, data la legge francese del 1881, questo

premio che noi daremo non sarà altro che un dazio compensatore. E anche gli economisti più ortodossi convengono che quando le gravezze interne cui va soggetta la produzione soverchiano la misura dell'imposta che gli Stati forestieri fanno gravare sulla stessa produzione, il dazio compensatore è ammissibile.

L'obiezione che si è fatta, e che ha un'apparenza di gravità, è stata questa: il premio è piccolo, e voi per lottare contro un premio di lire 1,50, date un premio di 0,65; voi vi mettetevi in una guerra di premi con un avversario il quale, avendo una potenza economica insuperabilmente maggiore della vostra, vi schiaccerà. Se questo argomento fosse vero, se fosse vero, cioè, che a chi non si può dare il pasticcio di Strasburgo non si debba dare un pezzo di pan bigio, allora nulla noi dovremo fare per la crisi agraria, per la quale siamo pure disposti a fare qualche cosa.

Invece, io dico; noi vediamo che la nostra marineria mercantile, senza alcun aiuto lotta, e tira innanzi la vita (male, ma la tira innanzi) e questa vita la tirerà innanzi meglio certamente se un piccolo aiuto le daremo.

E ci metteremo noi con ciò a fare una guerra alla potenza economica francese? Certamente no. Perchè se la Francia rincarasse, rialzasse, rendesse più forti i suoi premi di costruzione e di navigazione, essa commetterebbe un errore a noi vantaggioso.

Essa cioè, incoraggerebbe troppo la costruzione del materiale perfezionato, e incoraggiandolo troppo, lo moltiplicherebbe tanto da venirne tal ribasso di noli nel suo paese stesso, che il materiale perfezionato sarebbe a noi venduto per poco prezzo.

Io dunque approvo pienamente il principio informatore della legge. Approvo in teoria così i premi di costruzione, come quelli di navigazione.

I premi di costruzione mi pare sieno stati scarsamente combattuti, debolmente, niente combattuti. Solo qualche piccola osservazione è stata fatta contro di essi. Infatti i premi di costruzione sono compresi in quasi tutte le legislazioni europee, e anche, come ci ricordava testè un oratore, nelle legislazioni americane così dell'America del nord, come dell'America del sud. E questi premi trovano la loro ragione di essere, nell'essere state finora le nostre costruzioni marittime maggiormente gravate di tasse, che qualunque altra costruzione marittima di altri paesi. Onde questi premi sono un dazio compensatore giustissimo, estremamente equo, perchè non v'è cantiere na-

vale in Europa che paghi di ricchezza mobile, di tassa sui fabbricati, di dazi e via via, tanto, quanto paga il cantiere navale italiano.

Colui il quale vi parla dell'economia che risulta all'industriale italiano pel minore pagamento dei salari, non guarda che la sola ragione nominale delle paghe, e non fa un'equazione come dovrebbe fare tra il salario e l'effetto del lavoro. Dappoichè per difetto di tradizioni, per difetto di specializzazione e di continuità nel lavoro, voi avete una minore intensità di lavoro, onde i salari costano più all'industriale, benchè gli operai siano retribuiti meno.

La sola osservazione, dunque, se mal non rammento, che è stata fatta contro questi premi di costruzione, si è che, malgrado i premi che si daranno all'industriale italiano, gli armatori andranno sempre in Inghilterra a far costruire i loro bastimenti; cosa che io non credo si possa *a priori* affermare.

Se questa affermazione fosse esatta, io non intenderei le opposizioni; imperocchè vuol dire che la legge resterà senza effetto, e che i premi di costruzione non si pagheranno. Possiamo, dunque, mostrarci liberali, senza metter la mano al borsello.

Ma perchè dar questo premio? Lo si dà appunto per mostrare che lo Stato non è indifferente al decadimento delle sue industrie, e che esso fa quanto è in sè perchè queste industrie prosperino. Ecco perchè si dà il premio. Non c'è nessun male, dico io, a mostrarsi liberali, quando danno non vi è; ma non sarà la nostra una liberalità *ad pompam*: sarà, invece, una liberalità che avrà benefico effetto sull'industria nazionale: dappoichè bisogna non aver mai saputo che cosa sia il far costruire bastimenti all'estero, per credere che non si preferirà di molto il costruirli in Italia.

Coloro che hanno fatto costruire bastimenti all'estero (e qui ce n'è qualcuno, c'è ad esempio, l'onorevole Raggio ed altri, i quali possono attestare se io dico il vero, oppur no) devono pagare un quarto del costo del bastimento all'atto della firma del contratto; un quarto quando il bastimento sia arrivato alla chiglia; un quarto, quando il bastimento sia arrivato alla fasciatura; di modo che l'armatore si trova di aver pagato tre quarti del prezzo, prima che il bastimento sia finito! Ed allora l'industriale estero detta la legge; fa quel che esso vuole; mette il coltello alla gola dell'armatore; il quale deve ricever quello che all'industriale piace di dare, e non può litigare: dappoichè ognuno sa quanto costino le liti in paese estero e specialmente in Inghilterra. Nè l'armatore nostro

potrà trovare credito all'estero, mentre in paese lo potrebbe trovare.

Io, dunque, credo che non sarà vana liberalità il premio di costruzione che noi accorderemo; ed oltre a creder questo, affermo che è poi una liberalità ben dubbia, dal momento che il dazio sul ferro, che è di 46 lire, se non erro, a tonnellata, fu dichiarato non doversi pagare (mi pare da Quintino Sella ministro) per le costruzioni navali. Ma dal momento che la finanza ha dovuto togliere questa franchigia per aver accertato molti inconvenienti nell'introduzione a franchigia, di questo ferro, forse perchè del ferro che non serviva per le costruzioni navali, poteva venir introdotto sotto specie che alle costruzioni navali dovesse servire, così il premio di costruzione si riduce a circa 25 lire forse alla tonnellata, premio modesto, il quale sarà d'incoraggiamento agli industriali.

Ed ora vengo al premio di navigazione. La vera ragione per il premio di navigazione è stata detta nella relazione, che sarebbe cioè inutile il premio di costruzione senza il premio di navigazione. Io non aggiungerò che una sola parola, e vi pregherò di notare che questo premio è ristretto al lungo corso, ed è limitato ad un decennio; è quindi una legge eccezionale di luogo e di tempo, è veramente l'aiuto prestato, in quanto sia necessario, niente di più.

Ora, ciascuno di voi, interrogato se il male nella marineria mercantile esiste, risponderebbe, salvo pochissimi, che esiste; interrogato se lo Stato possa lasciar morire questa marineria mercantile, risponderebbe che non lo può. Ma quale sarebbe dunque il primo passo naturale per aiutarla? Quello di guardare quale sia la ragione giuridica della tassa, dell'imposta, e che lo Stato debba partecipare alla ricchezza che si svolge nel paese. Ora, quando questa potenzialità cessa d'essere ricchezza, cessa la ragione dell'imposta: onde il primo passo sarebbe quello di sgravare da ogni tassa la marineria mercantile.

La nostra Commissione ha fatto quanto essa poteva: non solo propone la sospensione della tassa di ricchezza mobile, ma ha dato una sciolta alla tassa di consolato, che era la più grave, e quella che gravava esclusivamente sugli italiani.

L'onorevole Ruggiero dice, non parergli commendevole il diminuire la tassa di ancoraggio, la quale è pagata egualmente, così dai navigli italiani, come dai navigli stranieri, e parergli preferibile il diminuire qualche tassa che gravi solo sugli italiani.

Io non vedo quale altra tassa resti, che gravi

solamente sulla marineria italiana; ma vedo ancora una cosa più grave; e di questa mi lamento, che, cioè, la tassa di ancoraggio non sia stata diminuita, ma sia stata accresciuta. Presentemente i bastimenti pagano 55 centesimi per tonnellata o per mese, come diritto di ancoraggio, e 25 centesimi per tonnellata e per anno, come premio sanitario di cabotaggio, totale lire 6, 85.

La nuova tassa di ancoraggio sarà di 12 lire annuo. Di modo che avrete lire 5, 25 di più.

È stata detta anche qualche cosa riguardo al trasporto dei carboni. Per il trasporto di carbone il disegno di legge proporrebbe il premio di una lira per tonnellata, quando sia fatto con bandiera nazionale. Ed è stato detto che non si è pensato che, stabilendo questo premio, si venivano a favorire le Società ferroviarie le quali fanno larghissimo consumo di carbone fossile.

Io approvo il premio per i carboni. L'approvo, perchè presentemente su circa due milioni di tonnellate di carbone fossile, che si introducono nel regno, trecentomila vengono per la via di terra, un milione viene con bandiera estera, e settecentomila con bandiera nazionale.

Questo premio mi fa sperare che accrescerà di un milione di tonnellate il nostro movimento di tonnellaggio annuo.

Nè mi spaventa l'argomento delle Società ferroviarie, dappoichè, come risulta dalla statistica che l'onorevole Boselli ci ha messo sotto gli occhi, dei due milioni di tonnellate di carbone che annualmente s'introducono nel regno, le Società ferroviarie non ne consumano che 500 mila tonnellate all'anno. Nella statistica dataci dal Ministero ci è anche detto che le Società ferroviarie sogliono ritirare quasi tutto il loro carbone fossile per via di terra ch'è il carbone che viene dalla Germania e da altri paesi continentali, dimodochè non rimarrebbe a beneficio delle Società ferroviarie (il prezzo per la quale diminuirebbe, come si prevede, di mezza lira) se non 100 mila lire all'anno. Ora io non vorrei negare quel beneficio di 100 mila lire ad un nemico, ad un avversario di fronte al beneficio di un milione di tonnellate di carbone che la nostra marineria mercantile consumerebbe a minor prezzo.

Ma c'è un argomento più grave; è stato detto: voi non avete pensato che questa legge, se pure giusta e buona, è inopportuna? È inopportuna perchè avendo la Società generale di navigazione, sovvenzionata dallo Stato, accaparrato quasi tutti i bastimenti a vapore della marineria mercantile italiana, voi, venendo a dare un premio di navigazione, non venite a far altro senonchè ad

aumentare la sovvenzione di questa Società ed a eternare quindi il monopolio.

Lasciamo da parte che dello 118 mila tonnellate che rappresentano la nostra marineria mercantile a vapore, solo 90 mila appartengono alla Navigazione generale italiana; 28 mila appartengono ad altri, che quindi di questo premio di navigazione, quando fosse approvato, si avvantaggierebbe anche la *Puglia*, la *Veloce*, ecc.; onde, dico, lasciamolo da banda questo argomento.

Ma v'è un'altra cosa ancora: la Commissione nostra non si è mostrata punto tenera del monopolio dal momento che vi ha detto di escludere dal premio le linee sovvenzionate ed i viaggi del Mediterraneo e di non concedere i premi se non ai piroscafi, che non abbiano oltrepassato il decimo anno di età, che sono 20 su quelli della navigazione generale, *i nuovi acquistati*. Quindi si tratta di premiare un quinto della forza numerica della navigazione generale italiana e per un decimo delle linee che si praticano da essa.

Ma inoltre, o signori, se i premi non equilibrano le sovvenzioni, certo è che manchino questi premi e questi incoraggiamenti i quali possano far nascere nuove Società, nuove Compagnie e cerchino di fare sviluppare nuove iniziative. E così si eternerà il monopolio in questa Società; dappoichè unico modo di distruggere questo monopolio (se monopolio è) è concedere premi non solo, ma anzi aumentarli. Quando voi voleste negare il premio e ridurre, cioè, alla impossibilità di andare innanzi anche questa sola Società che ci rimane, ma a vantaggio di chi lo fareste? Dei nazionali forse? Il vantaggio sarebbe degli esteri. Non parliamo della navigazione internazionale, in cui gli esteri ci superano di gran lunga. Ma anche nella navigazione nostra di cabotaggio, ma anche sulle nostre rive fanno il commercio gli esteri! Lo fanno la *Transatlantica*, le *Messageries* tutte e due sussidiate dallo Stato francese, la *Morelli* che è l'antica *Valery*, la *Fraissinet*, i *Transports maritimes*, francesi. Eppoi le Compagnie *Wilson*, *Seyland*, *Glynn*, *Burus*, *Anchor Line*, *Pickernell*, *Laming*, inglesi, la *Sloman* tedesca, e la Compagnia *Neerlandese*.

Sia dunque pure una piccola parte di vantaggio che cada sulla Compagnia di navigazione italiana, ma non c'è niente di male a sottrarre questo vantaggio agli esteri ed a farne approfittare gli italiani; non c'è niente di male a far vivere questa Società sovvenzionata, poichè, parentesi necessaria, nel discutere gli articoli del disegno di legge vedremo tutto quello che si dovrà fare per

perfezionarla questa legge, per non eternare il monopolio.

Dico, adunque, che non sarà niente di male rendere possibile l'esistenza di una Società sovvenzionata, quando l'Inghilterra, che non ha il piccolo numero dei nostri piroscafi, ma 4500 piroscafi mercantili, spende 15 milioni di franchi all'anno per le sue sovvenzioni. Io non esagero i servizi della marineria mercantile italiana; già questi servizi sono stati rammentati eloquentemente dall'egregio mio amico l'onorevole Palizzolo, che si è mostrato tanto competente in cose di marineria; a me piace rammentare, poichè mi viene alla mente questo ricordo, anche la marineria militare; e poichè l'onorevole Palizzolo ha ricordato tutto ciò che ha fatto la marineria mercantile in occasione del bombardamento d'Alessandria d'Egitto, io ricorderò, che fu un piroscafo della marineria militare, il *Marcantonio Colonna*, comandato dal Puliga, il quale fece davvero prodigi di valore e di operosità, andando sotto il fuoco del nemico a salvare gli italiani che erano in Alessandria, portandoli poi in alto mare.

Ho creduto mio debito di giustizia di rendere quest'onore anche alla marineria militare italiana. (*Bravo! Benissimo!*)

Ritornando al servizio delle Società sovvenzionate, riconosco che quello che ha detto l'onorevole Palizzolo è vero: esse rendono grandi servizi, ed è un errore, a me pare, stato ripetuto da persona molto autorevole in questa Camera, il confondere le sovvenzioni coi premi.

I premi sono un incoraggiamento d'indole generale, le sovvenzioni sono la retribuzione di un servizio speciale. (*Bene!*) Voi pagate otto milioni e mezzo per un servizio speciale, dal quale, se non ritirate tutto l'ammontare della vostra sovvenzione, ritirate però cinque milioni, che sono l'utile delle poste. Poi avete l'economia dei trasporti, avete il sussidio alla marineria da guerra...

Palizzolo. L'itinerario fisso.

De Zerbi. ...Non dico tanto, egregio collega Palizzolo, l'itinerario fisso; dacchè la periodicità e la velocità dei servizi si impongono malgrado che non vi sia un contratto, anche al legno di navigazione libera, ma quello che si rende necessario ai legni sovvenzionati è la velocità che si richiede dai piroscafi, e per la improduttività di alcuni servizi. Ed ecco che la forza necessaria per imprimere il moto alle navi cresce come i cubi della velocità. Dimodochè, per aumentare di quattro nodi, per esempio, la velocità della nave, avete bisogno di un consumo più che triplo di carbone. Donde consegue che non v'è remunerazione nel fare un

servizio con bastimenti velocissimi. E convenzioni postali ben fatte dovrebbero imporre un importante numero di bastimenti velocissimi, e lo esercizio di linee improduttive, linee cioè sulle quali la Società di navigazione sussidiata dovrebbe fare il pioniere, aprire la strada al commercio.

Ed in questo mi trovo d'accordo coll'onorevole Palizzolo, cioè, che non bisogna aspettare già il 1890 per rettificare queste convenzioni, che sono un anacronismo, fatte nel 1861, e che prescrivono un solo battello di 1300 tonnellate come massimo, ed un solo battello che faccia dieci nodi all'ora come estrema velocità.

Io dunque, come ben vede la Camera, sono perfettamente d'accordo colla Commissione per quanto riguarda il principio informatore della legge, e lodo altamente, non solo la Commissione stessa per il modo come la legge è stata nuovamente redatta, ma l'egregio e chiarissimo relatore, che ha saputo popolarizzare cose difficilissime, e renderci chiaro il bisogno urgente di questa legge.

Ma non sono d'accordo su qualche applicazione. Ed invece mi trovo d'accordo coll'onorevole Franchetti per quanto egli ha detto riguardo ai premi alla costruzione dei velieri: forse potrei spiegarmi la cosa se si trattasse della costruzione di velieri in ferro a cagione della maggior lunghezza dello scafo che consente maggior velocità e maggior capacità della presente, ma non mi spiego il come si possa incoraggiare la costruzione dei velieri in legno.

Se il principio informatore della legge è che la causa della malattia è la imperfezione del materiale, il difetto qualitativo e non quantitativo di tonnellaggio, non incoraggiate voi il male quando incoraggiate la costruzione dei velieri in legno?

L'onorevole Ruggiero diceva testè che noi abbiamo delle ricchezze di legname da incoraggiarci a costruire velieri in legno, e l'onorevole Randaccio ci diceva pure che mentre 47 mila bastimenti a vela corrono il mare, i piroscafi in ferro debbono disarmare; ed allora è inutile incoraggiare; dal momento che noi abbiamo la materia prima in casa per costruire questi velieri, dal momento che essi corrono il mare trionfalmente, e battono il piroscafo in ferro a che noi incoraggiarli, a che spendere denari per essi?

La vela non è morta, diceva l'onorevole Palizzolo; ed era inutile rammentargli, (mi permetta l'onorevole collega di fare un'inchiesta alla sua difesa) era inutile rammentargli che la vela può gareggiare col vapore nella lunga corsa, poichè egli nel suo discorso aveva rammentato che uno degli obiettivi della vela era il Capo di Buona

Speranza, ed altri luoghi, la vela ha i suoi obiettivi certi, i suoi obiettivi nei quali non può temer concorrenza; mi pare dunque superfluo l'incoraggiare la costruzione della vela, l'incoraggiare la costruzione dei velieri in legno.

Ma quest'osservazione non sarebbe bastata a farmi iscrivere contro il presente progetto; la ragione per la quale io mi sono iscritto contro il progetto di legge che ho difeso finora è ben altra, e la esporrò in due parole sole.

Non avrei parlato se coloro i quali, competenti quanto io sono incompetente in questo argomento, avessero preso a parlare; e l'avrebbero dovuto essi che, nascosti tra le quinte, parlano sempre di disavanzo e ci vengono sempre dipingendo la finanza italiana sull'orlo del fallimento. *(Bene!)*

Io comprendo la portata di questo disegno di legge; non la esagero perchè ho mostrato di volere incoraggiata ed aiutata la marineria mercantile; non la esagero dicendo: voi spenderete 4, 6, 8 milioni all'anno, senz'altro aggiungere.

Io comprendo che la portata di questo disegno di legge è limitata; dappoichè è legge decennale, trattandosi di spendere 40 milioni divisi in dieci anni. Ma ammettiamo che invece di 4 milioni all'anno se ne spendano 8; saranno 80 milioni in tutto; non si tratta già, come per risolvere in parte la crisi agricola, di scemare di 25 milioni il bilancio dello Stato; è una spesa straordinaria che non aumenta le spese ordinarie, e non intacca per sempre il bilancio, come una entrata straordinaria non accresce l'entrata ordinaria.

Ma è la finanza in grado di sopportare la spesa di questi 40, 60, 80 milioni che sieno?

Ecco quello di cui dubito. Quali sono le condizioni delle nostre finanze? Siamo noi in condizioni normali? E queste condizioni normali sono soltanto apparenti, superficiali, o sotto ad un tappeto di rose non celano l'abisso? La nostra finanza può essa sostenere nuove spese?

Si può credere, cioè, oggi alla marineria mercantile e si può domani in conseguenza dell'essersi ceduto oggi alla marineria cedere anche all'agricoltura, che pure domanda aiuto?

Il nostro bilancio, cioè, è in condizione di sopportare nuove spese anche non prevedendo che il Parlamento approvi nuove entrate?

Ecco il quesito che io rivolgo all'onorevole ministro delle finanze.

Come ho dimostrato, io sono favorevolissimo all'aiuto alla marineria. Anzi dirò di più che, se si dovesse limitare una nuova spesa a dare un solo aiuto, io lo darei tutto alla marineria mercantile, ma a due condizioni: la prima che il ministro

della marineria mi dica che questi 40 milioni non sarebbero meglio impiegati urgentemente, immediatamente per la difesa dello Stato; e che spendendoli per la marineria mercantile, che è un modo indiretto di concorrere alla difesa dello Stato, non sia questa spesa una sottrazione che si fa alle necessità di quella difesa.

La seconda condizione è che il ministro delle finanze mi dica quali sono le condizioni della finanza, e che questa spesa possa esser fatta senza danno del bilancio dello Stato.

Io amo il benessere, amo l'essere prospero, glorioso se volete, ma anzitutto amo l'essere. Ora avere il bilancio in pareggio, non è questione di benessere o di malessere, è questione di essere o non essere; e su questo *to be, or not to be*, io pongo la mia domanda all'onorevole ministro delle finanze. *(Bravo! Bene! — Molti deputati vanno a congratularsi con l'oratore.)*

Presidente: Ha facoltà di parlare l'onorevole Savini.

Savini. L'onorevole De Zerbi ha detto che si affida alla logica; io non mi affido alla logica...

De Zerbi. Dissi il contrario; dissi che non credo alla logica.

Savini. Non ci credo nemmeno io... *(ilarità)* ma mi affido a qualche cosa, onorevoli colleghi, mi affido alla vostra benevolenza; e per meritarsela parlerò solo cinque minuti.

Rappresento anch'io popolazioni marinarie e debbo spiegare alla Camera il mio voto.

Nel marzo del 1879, un egregio collega, con la fede, con la parola, col gesto, con la figura dell'apostolo, portò nell'aula di Montecitorio una importantissima questione. Quell'egregio collega era l'onorevole Boselli: la questione riguardava la marineria mercantile. L'onorevole Boselli disse parole d'oro, e Camera e Governo fecero buon viso a queste parole; quindi una Commissione d'inchiesta, quindi piena facoltà di fare ricerche, di fare studi, di far spese; e finalmente l'onorevole Boselli venne a presentarci veramente un capo lavoro, vale a dire la sua relazione.

Ora ci troviamo dinanzi al problema: esaminiamolo dunque. L'onorevole Boselli ci è venuto a dire che le condizioni della marineria mercantile sono pessime: e l'onorevole Boselli ha perfettamente ragione, perchè un paese come il nostro il quale possiede 8000 chilometri di costiera ha una marineria mercantile inferiore persino a quella della Spagna.

La marineria mercantile è in condizioni così miserande che noi vediamo i nostri negozianti preferire la bandiera straniera, ed i nostri costrut-

tori inerti; e andando innanzi di questo passo cadremo purtroppo nell'anemia. Ecco la vera condizione della marineria mercantile come ce l'ha esposta la Commissione.

Che cosa fare?

Abbiamo noi il convincimento che la marineria mercantile sia necessaria all'esportazione dei nostri prodotti agricoli? Abbiamo noi il convincimento che essa sia una potente ausiliaria della nostra marineria militare? Abbiamo noi il convincimento che si debba far rifiorire per i nostri commerci e per le nostre industrie? Se sà sapete quel che ci resta a fare: se no l'onorevole Boselli è un visionario, e noi tutti, che abbiamo approvato ed applaudito il lavoro della Commissione, siamo tanti poeti. (*Si ride*)

Signori, bisogna non pretendere ad essere una grande potenza, bisogna anche esserla; e quando io vi sento parlare di politica coloniale, mi domando: ma come farete della politica coloniale, se voi non avete una marineria mercantile?

Se poi si ha il convincimento che questa marineria mercantile debba essere veramente incoraggiata, e allora abbiamo il coraggio di guardare in faccia la questione, abbiamo il coraggio di fare, Governo e Camera, ciò che facciamo per le strade ferrate, ciò che facciamo per altre industrie importanti. Ma per far questo, o signori, *sursum corda*, bisogna aver fede, bisogna avere coraggio. La marineria inglese non solo, ma altre marinerie ancora, sono cresciute a maggior floridezza appunto perchè sono state protette.

Del resto io non credo che lo Stato debba far tutto. Non sono statocrate fino a questo punto; ma credo però che vi siano dei casi in cui lo Stato debba incoraggiare, debba proteggere.

Certo si deve far molto per l'agricoltura; ed io non ho mai negato il mio voto ai benefici che si sono proposti per l'agricoltura; ma credete voi, o signori, che proprio non si debba far niente per i commerci e per le industrie?

Ma poi sapete a chi gioverà la legge che ci sta dinanzi, che anch'io, quantunque deputato di opposizione, voterò di gran cuore? Questa legge gioverà a 200 mila marinari; questo progetto di legge recherà grandi frutti a capitali enormi che sono impegnati in grandi speculazioni, perchè, se ho letto bene nella relazione Boselli, credo che egli abbia accennato ad oltre 200 milioni che sono in giuoco, solamente per l'esportazione in America. Ed io potrei confortare il mio dire con molte citazioni; ma qui, egregi colleghi, non farei che ripetere ciò che voi tutti avete letto, vi annoierei e mi stancherei.

Ma che cosa ci si domanda?

Ci si domandano 4 milioni. L'onorevole De Zerbi ha detto: badiamo al bilancio. Signori, in fatto di bilancio io credo che un grande Stato, con un bilancio enorme come abbiamo noi, debba anche lasciare un po' la mano larga all'onorevole ministro delle finanze. Io credo che il bilancio di un grande Stato sia un poco elastico e che l'onorevole ministro delle finanze debba giudicare quando convenga economizzare da una parte e largheggiare dall'altra. È al genio del ministro che bisogna lasciare questo compito, perchè se ciò non fosse, se il bilancio di uno Stato fosse immutabile, allora potrei fare il ministro delle finanze anch'io che non ne capisco nulla, che non ho genio finanziario di sorta.

Io ritengo che non dobbiamo retrocedere, e vi ho già detto che, quantunque deputato di opposizione, di gran cuore voterò questo disegno di legge, e votandolo ne affronterò anche le conseguenze, che la Commissione vi ha già accennato e cioè i miglioramenti dei porti, i miglioramenti dei bacini di carenaggio, perchè, o signori, non facciamoci illusioni, vi sono dei porti di seconda e terza categoria in pessimo stato.

Io non vi citerò i porti del mio collegio perchè non voglio che crediate ch'io parlo per iscopi elettorali; vi citerò ad esempio un porto del collegio dell'onorevole presidente della Camera, Diano Marina, il quale ha bisogno di esser porto di rifugio, molto più dopo che noi abbiamo concesso alla Francia di occupare il porto Villafranca.

Io credo, o signori, che dobbiamo incoraggiare le nostre popolazioni litoranee, e che dobbiamo impedire che esse emigrino, o che avendo imparato a sillabare, vengano a chiederci gl'impieghi, o vengano a domandarci di fare i maestri comunali. (*Si ride*)

Sono passati i tempi nei quali i nostri velieri correvano i mari arrecando ricchezze alle nostre repubbliche; sono passati i tempi in cui la vela italiana per capacità, per audacia ed anche per onestà, era da tutti preferita. Fulton ha ucciso la vela. Ma noi, o signori, anche a questa vela dobbiamo riconoscenza, se non per altro perchè è con la vela che vinsero Duilio, Dandolo e tanti altri i cui nomi gloriosi abbiamo voluto eternare battezzando i nostri legni da guerra.

Vi ho promesso, o signori, di parlare per pochi minuti ed ho finito.

Voterò la legge, ripeto, con piena coscienza, diventerò volentieri ministeriale, perchè credo, dando il mio voto a questa legge, di fare il bene del mio paese.

Sinceramente invoco che le tre virtù teologali dell'onorevole Boselli, fede, speranza e carità, possano trionfare: in quanto a me, da buon cristiano gli darò il mio voto. (*Si ride — Approvazioni*)

Presidente. Ora ha facoltà di parlare l'onorevole Plebano.

Plebano. Tutti gli oratori che hanno preso parte alla discussione, uno solo eccettuato, fossero iscritti in favore, o fossero iscritti contro, hanno, dal più al meno, parlato nel medesimo senso. Mi pare perciò vi sia ancora posto per alcune considerazioni; le quali farò molto brevi, perchè mi preme di non annoiare la Camera. D'altronde so per esperienza, che le discussioni non giovano molto a far cambiare le opinioni.

Ma, oltre ad esser molto brevi, le mie osservazioni saranno anche molto chiare, spero, e senza reticenze.

Senza consentire nella teoria, che credo nuova, messa avanti testè dall'onorevole De Zerbi, il quale ha elevato la marineria mercantile alla dignità di servizio di Stato (teorica che mi pare veramente un po' strana da parte di chi ha votato ieri il passaggio all'industria privata dell'esercizio ferroviario) senza consentire in questa teorica, tuttavia non disconosco la grande importanza politica ed economica della marineria mercantile. E io perciò lodo il Governo di avere, contrariamente a ciò che ha fatto in seguito all'inchiesta agraria, stimato necessario di presentare un disegno di legge dopo l'inchiesta per la marineria.

Lodo la Commissione d'inchiesta che ha fatto un grande e importante lavoro, e lodo poi in ispecial modo l'onorevole Boselli, che con ragione l'onorevole Savini chiamò nuovo apostolo, perchè veramente l'onorevole Boselli può dirsi un vero e proprio apostolo della marineria mercantile.

Che la marineria mercantile abbia bisogno di essere aiutata, io credo non possa esser messo in dubbio da chicchessia; nè è certo mio pensiero di metterlo in dubbio. Tutta la questione è di vedere con quali mezzi si possa aiutare.

La serie dei provvedimenti che il Governo ci ha presentati, e principalmente dopo le modificazioni introdotte dalla Giunta parlamentare, implica, a mio avviso, due importanti questioni: una di indole finanziaria ed un'altra di indole economica.

Io non ho nessuna difficoltà di riconoscere che sino ad un certo punto la questione finanziaria può considerarsi secondaria; imperocchè non tutto sempre si deve subordinare alle esigenze della cassa; dico però: sino ad un certo punto, e mas-

sime nelle condizioni finanziarie in cui oggi ci troviamo.

Di codeste condizioni non sarebbe forse inopportuno il parlare oggi stesso; tuttavia me ne asterrò per molte ragioni, ed anche perchè spero non mancherà la occasione prossima di parlarne. Una cosa sola mi permetto di osservare; ed è che quell'equilibrio del bilancio, che testè l'onorevole De Zerbi dichiarava essere la condizione essenziale della esistenza d'Italia, quell'equilibrio finanziario, a conseguire il quale tanto si è lottato e per tanto tempo, ormai, è doloroso il dirlo, non esiste più. E la crisi gravissima che i nostri mercati monetari e commerciali attraversano ha la sua origine principale (e l'onorevole ministro delle finanze lo sa meglio di me) in due cause: l'una è la incertezza delle nostre avventure politiche all'estero; l'altra, la condizione della nostra finanza. Condizione che io non credo oggi allarmante, ma che stimo pur sempre tale, che, se non ci arrestiamo sulla china nella quale ci siamo lasciati trascinare finora, diventerà non solo allarmante, ma indubbiamente esiziale.

Quindi la questione finanziaria, anche dinanzi a questo disegno di legge, merita qualche considerazione. Io pertanto non istarò a farvi delle dotte considerazioni sul passato e sull'avvenire della marineria mercantile, ma mi assumo un compito molto modesto ed anche molto increscioso. Vi domando il conto della spesa. Che cosa si tratta di spendere con i provvedimenti che sono presentati, massime come furono modificati dalla Commissione parlamentare? Io temo, francamente, e mi duole di dichiararlo, che nè il Governo, nè la Commissione abbiano un'idea esatta della spesa che si viene ad incontrare con questi provvedimenti.

Non è che i calcoli e le considerazioni siano mancati, sia nella relazione del Governo, che in quella della Commissione parlamentare; ma, se ho da dire schiettamente la mia impressione, essa è questa: mi pare che si sia cercato, non tanto di determinare quale realmente sarà il carico che verrà alle finanze dello Stato da questi provvedimenti, ma piuttosto di giustificare in qualche modo una cifra minima che non potesse incutere troppo timore in chi era chiamato a votare la legge. Dico questo specialmente riguardo alla benemerita Commissione parlamentare, ed al suo relatore, imperocchè essi hanno fatto una cosa che merita di essere chiamata un vero miracolo. I provvedimenti che il Governo ha presentato, sono da esso calcolati tali da dar luogo alla spesa di 4 milioni.

Ebbene, la Commissione parlamentare allargò infinitamente quei provvedimenti, e pur riesci a dimostrare che la spesa di 4 milioni non sarà superata: è uno sforzo di abilità veramente ammirabile.

Infatti, nelle proposte del Governo si contengono premi di costruzione; ma la Giunta parlamentare li allarga estendendoli, oltre che ai piroscafi ed alle navi a vela in ferro che saranno costruiti per la marineria italiana, anche a quelli che per avventura i costruttori italiani costruiranno per l'estero, ed anche alle navi in legno.

Il Governo proponeva di aiutare la marineria mercantile col determinare che da essa dovessero essere trasportati i carboni necessari alle pubbliche amministrazioni, e calcolava di andare con ciò incontro ad una spesa di circa 200,000 lire; la Giunta parlamentare cambia addirittura la disposizione, e dà un premio d'una lira per tonnellata a tutti indistintamente i carboni che le nostre navi porteranno in Italia.

Così, per ciò che si attiene alla esenzione ed alla riduzione di tasse, la Giunta allarga le riduzioni e crea delle soppressioni che il Governo non aveva determinate, riconoscendo peraltro essa stessa che questa amplificazione di favori porterà una spesa di circa 600,000 lire superiore a quella prevista dal Governo.

Il Governo propone di sussidiare la Cassa invalidi con 125,000 lire all'anno, la Giunta accetta; ed anche questa spesa va tenuta a calcolo.

Finalmente la Giunta presenta come proposta sua i premi di navigazione.

Ebbene, o signori, con tutto ciò la Giunta ha l'abilità veramente grande di dimostrare che coi soli quattro milioni previsti dal Governo si potrà a tutto provvedere.

Chiedo il permesso alla Camera di fare anch'io qualche piccolo conto; mi pare che ne valga la pena; ed il mio conto non è fondato su cifre e deduzioni mie, che avrebbero poco valore, ma è fondato su cifre e deduzioni che ho raccolte negli atti della Commissione d'inchiesta e nella relazione parlamentare.

Per i premi di costruzione il Governo calcola una spesa media annua di due milioni. Esso suppone che in 10 anni per virtù dei premi si abbiano a costruire circa 400,000 tonnellate di vapore di più. È un dato, che è molto ragionevole, molto fondato e che trova il suo riscontro in altro, quasi simile, che c'è nella relazione della Commissione d'inchiesta. Anche lì, studiando quale potrebbe essere l'effetto dei premi, si è ritenuto essere da sperarsi che almeno 400,000 tonnellate di va-

pori in 10 anni si dovrebbero per effetto dei premi ottenere.

La Giunta accetta, naturalmente, la proposta di premi alla costruzione quale è fatta dal Governo, ma vi aggiunge i premi alle costruzioni in legno. Aggiunge inoltre, come ho già notato, anche i premi alle costruzioni che si facciano in Italia, per essere mandate all'estero.

Evidentemente di fronte a tali modificazioni la previsione del Governo dovrebbe essere allargata, ma io mi contento di attenermi ai due milioni calcolati dal Governo.

Quanto ai premi di navigazione proposti dalla Commissione, io accetto la cifra tale e quale la Commissione l'ha determinata, vale a dire, la cifra di lire 1,700,000.

Potrei osservare realmente che altri calcoli fatti dalla Commissione d'inchiesta condurrebbero a cifre assai maggiori. Uno di questi calcoli per i premi di navigazione dà la somma di 4 milioni.

Un altro, fatto in base alle proposte già concrete dalla Commissione d'inchiesta, proposte sotto taluni aspetti più ristrette di quelle che ci vengono adesso innanzi da parte della nostra Commissione parlamentare, quell'altro calcolo portava la cifra di 2,370,000 lire. Ma io voglio stare in limiti molto moderati ed accetto la cifra della Commissione parlamentare, cioè, di lire 1,700,000 per premi di navigazione.

I carboni. Colle proposte del Governo, come si è detto, si trattava di affidare il trasporto dei carboni necessari alle amministrazioni pubbliche, alle navi italiane e si calcolava una spesa di 200 mila lire. La Commissione parlamentare vuol dare un premio di una lira per ogni tonnellata di carbone che si porti in Italia da navi italiane.

Ora dalle cifre stesse che risultano negli atti della Commissione d'inchiesta, ho rilevato che su per giù le tonnellate di carbone che per via di mare entrano in Italia, sono in media annuale, 2,400,000.

Io credo di non essere esagerato nel supporre che, per effetto di un premio di una lira per tonnellata, almeno 2 terzi del carbone saranno introdotti da navi italiane; e sono quindi circa 1,600,000 tonnellate di carbone premiate, ossia lire 1,600,000 di spesa.

Esenzione di tasse. Il Governo le ha calcolate un milione; ci sarebbe da fare qualche aggiunta, perchè, come già dissi, le modificazioni introdotte dalla Commissione portano evidentemente una assai maggior perdita all'erario; ma stiamo pure al milione.

Poi viene il sussidio alla Cassa degli invalidi, che ascende a 125 mila lire.

Ed ora vediamo il totale:

premi di costruzione	L. 2,000,000
carboni	" 1,600,000
premi di navigazione.	" 1,700,000
esenzione e diminuzione di tasse "	1,000,000
Cassa invalidi.	" 125,000
Totale . . .	L. 6,425,000

A fare dunque i calcoli colla più larga compiacenza si arriva, o signori, a circa 6 milioni e mezzo di spesa.

Ma la Commissione si ferma a quattro milioni. E notate, questi non sono naturalmente che calcoli di apprezzamento, lo riconosco anch'io, soggetti però anche ad un largo ampliamento. E la Francia ci dà l'esempio di previsioni che furono superate del 50 e del 60 per cento; e si può supporre che anche in Italia le previsioni saranno di gran lunga superate, se le stesse cause debbono produrre gli stessi effetti.

Preparatevi quindi a veder diventare, a tempo opportuno, 8 o 10 i 7 milioni e mezzo di cui parlo. Ma perchè, io mi sono domandato, la Giunta ha posto tanto studio a dimostrare che tutto poteva farsi coi quattro milioni?

Il perchè è molto facile a comprendersi. Il Governo, che era recisamente contrario ai premi di navigazione e che per combatterli ha scritte cinque o sei pagine della sua relazione, nelle quali non si potrebbe dir di più e di meglio contro di essi, ha poi creduto opportuno di cedere ed accettare questi premi di navigazione, ma pose per condizione che si stesero nei limiti di 4 milioni.

La Giunta, è naturale, ha accettata questa condizione, dicendo fra se stessa: incominciamo ad ammettere il principio, quanto alla spesa sarà poi quel che sarà. Stabiliti i premi, ci penserà poi chi dovrà fare il bilancio. È quindi naturalissimo che la Commissione abbia adoprata tutta la sua alta intelligenza per dimostrare che i quattro milioni bastavano. E qui mi unisco all'onorevole De Zerbi per rivolgere la stessa domanda da lui diretta al ministro delle finanze: crede egli che nelle condizioni del nostro bilancio si possa questa somma con facilità concedere? È egli in grado, il ministro delle finanze, di indicarci con quali mezzi intende farvi fronte?

Io aspetterò volentieri la sua risposta. Ma, a dir vero, non mi è difficile prevederla: il ministro delle finanze con quella sua grande, anzi, me lo

perdoni, per un ministro delle finanze, eccessiva gentilezza d'animo per cui non ha saputo mai, e pur troppo, dir di no, dirà anche questa volta di sì. E quindi noi possiamo ritenere fin d'ora che questo nuovo carico finanziario sia già iscritto nel bilancio italiano, e così sia.

Io però, nella mia qualità di rappresentante dei contribuenti italiani, mi credo in dovere di domandare se questa spesa di sei o sette milioni sia realmente giusta e legittima, e se risponda allo scopo cui mira. Io, francamente, ne dubito.

Signori, un mese e mezzo fa noi abbiamo fatta qui una lunga e dotta discussione intorno ad un'altra importante ammalata, l'industria agraria; si sono dette delle grandi verità, delle bellissime cose, e quale ne fu la conclusione? La conclusione si restrinse a meschinissime promesse di ancor più meschini provvedimenti, a meschinissimi rimedi, che non arriveranno neppure a toccare l'epidermide del male. Oggi invece abbiamo a noi dinanzi un'altra ammalata, l'industria marittima, e procediamo con ben altri criteri. Sentite di che cosa si tratta. È bene averle presenti nel loro insieme queste proposte.

Per la marineria si tratta di tutto ciò che ora vado a leggervi: riforma della tassa di ancoraggio e dei diritti marittimi; esenzione dalla tassa di bollo di alcuni documenti; soppressione di una parte dei diritti consolari, che oggi si percepiscono, e la riduzione dell'altra parte; la Giunta ne vuole la soppressione totale.

Si propone una disposizione per la quale, durante un quinquennio, saranno soggetti al solo diritto fisso di una lira, per quanto concerne la tassa di registro, i contratti di compra e vendita e di costruzione di bastimenti, dimodochè, dopo questa disposizione, mentre il povero contadino che, obbligato dalle pressure fiscali a vendere il suo campicello deve pagare per la vendita una grave tassa proporzionale di registro, il grande speculatore, il grande capitalista che vende un battello il quale avrà costato un milione e più, non pagherà che la tassa di una lira.

È non è tutto: è proposta la soppressione dei diritti di segreteria per gli atti relativi ai bastimenti; è proposta la soppressione di trascrizione degli atti dichiarativi e traslativi della proprietà delle navi, la riduzione del canone per le concessioni di terreni arenili, e finalmente l'esenzione per un quinquennio dalla tassa di ricchezza mobile.

È, signori, si tratta di quella tassa di ricchezza mobile, che qualche mese fa si chiedeva venisse ridotta a favore degli affittuali dei terreni; esenzione di tassa di ricchezza mobile che l'onorevole

ministro delle finanze negò di accordare, perchè diceva (ed è una ragione evidente e semplice), o il reddito c'è, e si deve pagare la tassa, o non c'è reddito, ed allora la tassa non verrà pagata.

Ebbene quella eccezione alla applicazione della tassa di ricchezza mobile, che fu negata allora, qui trova il suo posto e si concede.

Dopo tutto ciò viene il concorso dello Stato alla Cassa degli invalidi della marineria; e come complemento di tutto larghi premi di costruzione e di navigazione.

Ora io domando: ma quale è la ragione di questa diversità di trattamento fra queste due industrie? Ma che forse la industria agraria non è importante per lo meno tanto, quanto la industria marinara?

Per l'industria della marineria si parlò di duecento mila individui che vi sono interessati, ma per l'agricola vi sono da otto a dieci milioni d'individui interessati: l'industria del mare è certo importante, non ne dubito, ma l'industria agricola è il *substratum* della nostra vita economica. Non abbiamo, si può dire, altre industrie; certo non ne abbiamo di più importanti in Italia. Eppure perchè vi sono così diversi criteri nel provvedere all'una ed all'altra?

Io andava imaginando quale potesse essere la ragione. E voglia la Camera permettermi di dirla e francamente; non vi sia chi se n'abbia a male. La ragione a me è parsa questa: gl'interessi della marineria sono piccoli relativamente o per meglio dire sono concentrati in poche mani di fronte all'industria agraria. Ora, è facile ai pochi l'accordarsi, il gridare, il farsi sentire, ed in Italia, volere, o non volere, si è giunti a questo, che chi sa gridare più forte, chi sa farsi abilmente sentire finisce per ottenere ciò che vuole: e questo è il caso della marineria mercantile. Invece la povera industria agraria non ha possibilità di farsi abilmente sentire, e riceve il trattamento che tutti abbiamo visto.

Con ciò però, lo ripeto ancora una volta, io non nego che si abbia a venire in aiuto della marineria mercantile; solo vorrei che si andasse avanti con un poco di giustizia, e, soprattutto, quando si parla della marineria mercantile, non si cadesse in esagerazioni.

Si dice: la marineria mercantile è elemento indispensabile di tutte le industrie. Ora, francamente, a me pare che sia il contrario.

Io credo che vi sieno paesi prosperi industrialmente senza marineria mercantile; basti ricordare la Svizzera e gli stessi Stati Uniti la cui prosperità industriale è infinitamente superiore al

loro sviluppo marittimo. Ma è difficile trovare paesi nei quali prosperi la marineria se non vi prosperano nel tempo stesso la produzione ed il commercio. Ed è evidente; l'industria della marineria è industria di trasporti, e per far trasporti bisogna avere merci da trasportare; e siccome è notissimo che la merce nazionale segue volentieri la bandiera nazionale, i paesi che producono molto, se hanno condizioni adatte per la marineria, l'hanno fiorente; i paesi che producono poco l'hanno poco sviluppata. Quindi per me il modo migliore per soccorrere la marineria mercantile è quello di far svolgere le nostre industrie, i nostri commerci.

Io ho sentito dire altre volte, ed anche oggi dall'onorevole Randaccio, che la marineria mercantile è l'aiuto indispensabile di quella da guerra. Io non voglio entrare troppo in un argomento in cui mi si potrebbe tacciare di essere profano, quindi mi limiterò a ricordare a questo proposito un'osservazione del ministro della marineria francese quando appunto si discuteva la questione dei premi in Francia; anche allora si diceva che la marineria mercantile è la tavola di salvezza, la base fondamentale della marineria da guerra, ed il ministro francese non solo respinse quest'argomento, ma disse che peccava un po' di anacronismo; che una volta poteva esser così, ma che in oggi la base della marineria da guerra sono le scuole dei cannonieri, dei timonieri, dei macchinisti, e non la marineria mercantile.

Con tutto ciò ripeto ancora per la terza volta, perchè non voglio essere frainteso: io non discosto l'importanza della marineria mercantile, ma mi permetto di fare una raccomandazione, e la concreto in due sole parole: siamo discreti.

Io accetterei volentieri tutte le proposte che il Governo ha fatto relativamente alle esenzioni e modificazioni di tasse, anche cogli allargamenti che vi ha introdotto la Giunta parlamentare (sebbene dico francamente che quell'abolizione della tassa proporzionale sui passaggi di proprietà dei battelli, e l'abolizione della tassa di ricchezza mobile mi sappia un pochino di privilegio) ma ad ogni modo *pro bono pacis* sarei disposto ad accettare anche questo. Andrei anche più in là; accetterei anche i premi di costruzione; ma intendiamoci, li accetterei col concetto e nei limiti di una restituzione della tassa doganale soltanto.

Ora, siccome è dimostrato nella relazione che la tassa doganale per materiali occorrenti alla costruzione di una nave corrisponde a 32 lire per tonnellata, io accetterei i premi di costruzione ristretti entro questo limite.

Quelli che però non accetterei assolutamente sono i premi alle costruzioni delle navi in legno.

Ma come è possibile! Si tratta di dare un sussidio alla marineria per affrettare e facilitare la trasformazione del suo materiale, che non è più adatto al bisogno, e nello stesso tempo, come Penelope, che faceva e disfaceva la sua tela, vogliamo assegnare dei premi alle navi in legno che sono la cagione, per cui ci troviamo nelle condizioni che lamentiamo?

Ci potranno essere delle ragioni, che io non ho sentito ancora per dare questi premi; ma, in verità, mi pare che la logica si imponga nel modo il più evidente per negarli.

In quanto ai premi di costruzione non aggiungo altro, ma dove io mi arresto è davanti alla proposta di dare anche dei premi di navigazione.

Mi pare proprio che di fronte alle nostre condizioni finanziarie, alle nostre condizioni economiche, di fronte alle idee che dominano oramai in tutto il mondo, essi siano, me lo si perdoni, qualche cosa come una stranezza.

Però in questo affare dei premi succede un curioso fenomeno; tutti vi sono contrari in tesi generale, ma poi, allo stringere dei conti, molti finiscono per accettarli.

Comincio dall'onorevole Boselli, relatore.

Se c'è uno che ad essi si sia dichiarato contrario, è precisamente l'onorevole Boselli.

Io mi permetterò di ricordare ciò che egli ha detto in un suo discorso del 1873.

Egli diceva: "Io non credo che i premi governativi giovino a stimolare le industrie; poche volte una industria ha dovuto qualche cosa ai premi del Governo; più spesso i premi del Governo sono il suggello della decadenza d'industrie, alle quali si tenta invano di conservare una vita artificiale. Al Governo non domando premi; domando a nome dell'industria navale, che rompa gli ostacoli dai quali questa industria è avvilita ed inceppata."

Questo nel 1873; ma anche più avanti nel marzo del 1879 (e notate che fin d'allora si discuteva in Francia la questione dei premi) l'onorevole Boselli diceva:

"Non ho fede nel sistema dei premi, perchè contrario ai principii che credo veri; e perchè può in pratica promuovere artificialmente un gran numero di costruzioni non corrispondenti ai bisogni del commercio, ed alle esigenze del sistema presente della navigazione."

Ebbene, dopo queste dichiarazioni, ora anche

l'onorevole Boselli è strenuo propugnatore dei premi!

Egli dice in qualche parte della sua relazione (non ricordo se in quella della Commissione d'inchiesta o nell'altra) che si è convertito ai premi dopo l'inchiesta. Ora io non ho diritto, e certo non mi permetterei di entrare nella sua coscienza a vedere come sia avvenuta questa sua conversione. Ma una cosa mi permetto di dire, cioè che egli è l'unico che si sia convertito. Ho esaminato i verbali della Commissione d'inchiesta, ed ho visto che tutti, o quasi tutti, quelli che votarono infine per i premi, si erano dichiarati favorevoli ad essi fin da principio; e viceversa quelli che si eran dapprima dichiarati contrari, lo furono sino alla fine... (*Interruzione dell'onorevole Maldini*) Non so se ce ne sien altri; ma probabilmente la conversione dell'onorevole Boselli è la sola...

Maldini. (*Della Commissione*) C'è anche la mia registrata negli atti dell'inchiesta.

Plebano. Prenderò nota allora che le conversioni sono due; ma non si era convertito nemmeno il Governo; imperocchè dopo la relazione della Commissione d'inchiesta ha fatto le sue proposte, e nella relazione con cui le accompagna, come ho detto, dedica cinque o sei pagine per combattere i premi di navigazione.

Perchè poi dopo questo, il Governo abbia creduto di cedere, è un altro mistero che io non mi permetterò certo di scrutare; ma per tutela della sua coerenza e della sua dignità, certamente il Governo lo vorrà spiegare.

Del resto, l'onorevole Boselli, ed anche l'onorevole Maldini, poichè anch'egli è fra i convertiti, se davvero per convertirsi aspettavano l'inchiesta, me lo permettano, potevano convertirsi anche prima, perchè non era da dubitarsi del risultato dell'inchiesta.

Ma, Dio buono, siamo tutti uomini pratici, ed io non voglio offendere il sentimento di chicchessia, ma è naturale che quando si va in giro per tutta l'Italia in tutti i centri marittimi a domandare a tutti gl'interessati nelle cose marittime, se ritengano opportuni i premi di costruzione e navigazione, è naturale, dico, che non vi si possa attendere che rispondano di no. Mi par chiaro!

Del resto se la maggioranza della Commissione d'inchiesta fu favorevole ai premi, non mancano, ed anzi sono numerosi, gli oppositori. Abbiamo oppositori quasi tutti i consoli esteri, moltissime Camere di commercio e molti degli autorevoli membri della Commissione d'inchiesta. Anzi nella

stessa maggioranza della Commissione sentite quale concetto si ha dei premi.

“ La Commissione d'inchiesta (sono parole della relazione) dichiara che il sistema dei premi è pericolosissimo, generalmente fallace, contrario ai veri principî della pubblica economia. „

E dopo questa dichiarazione la Commissione parlamentare e la Commissione d'inchiesta vengono qui a proporci i premi?

Quali sono le ragioni che si adducono in favore di tale proposta? Si dice che c'è un ribasso generale dei noli per cui l'industria marinaresca non è più remuneratrice. Ora io credo che qui ci sia un errore. E basta una semplice osservazione per mostrare che ci deve essere qualche cosa di non vero in quell'affermazione. Come va che il tonnellaggio a vapore di tutto il mondo è in continuo aumento? Come va che è in continuo aumento il movimento industriale tra paese e paese, una gran parte del quale è fatto dalla marineria? Come si concilia tutto questo col ribasso generale dei noli? Evidentemente quando si accenna al ribasso dei noli si vuole indicare un'altra cosa. C'è il ribasso dei noli, è vero, ma è una conseguenza del progresso. Vi sono dei noli che non sono più remuneratori, ma sono quei noli che richiedono coloro che non hanno saputo seguire le trasformazioni dei meccanismi marittimi. Col progresso di tutte le scienze e di tutte le arti, col progresso per cui alla vela è sostituito il vapore, al legno il ferro, al ferro l'acciaio, ai piccoli piroscafi i grossi, è naturale che i noli siano in ribasso. Ma gli armatori che si sono tenuti al livello del progresso trovano ancora la remunerazione dei loro capitali.

Se così non fosse non ci sarebbe più naviglio commerciale. Per me, e lo dico con franchezza, anche a costo di essere un poco rude, sapete quali sono le cause vere delle sofferenze attuali della nostra marineria? Sono quelle stesse che furono molto ben da qualcuno delineate in Francia. Gli armatori non ebbero in tempo il coraggio di seguire il progresso, di rinnovare il loro materiale come si fece altrove. Mancò nella nostra marineria quello spirito d'iniziativa, quel coraggio di cui danno prova gl'inglesi. E difatti, o signori, finchè questo progresso, questa trasformazione dei meccanismi marittimi non era cotanto accentuata, la nostra marineria ha progredito sempre. Da quando è cominciata la sua decadenza? Da quando questo progresso diventò più rapido, più accentuato; da quando i meccanismi marittimi abbandonarono la vela pel vapore, il legno pel ferro, il ferro per

l'acciaio e via discorrendo; insomma da quando il progresso si accentuò grandemente. E noi, diciamo francamente, siamo oggi chiamati (e ciò purtroppo avviene spesso ai contribuenti italiani) siamo chiamati a pagare i conti di questa deficienza di energia e di previdenza da parte degli industriali della marineria.

Senonchè ho sentito accennare a due speciali ragioni. Si dice: vi sono due cause particolari per le quali la marineria si trova in non buone condizioni, ed una di queste cause è l'esistenza di una marineria sovvenzionata.

Io mi sono alquanto meravigliato quando ho udito mettere avanti questo argomento. Io ho combattuto, a suo tempo, con la modesta mia parola e col mio voto, le sovvenzioni marittime, perchè le sovvenzioni, organizzate come si trattava di organizzarle, pareva a me che non dovessero avere altro risultato che quello di farci pagar caro un cattivo servizio; ma mi pare strano che dopo averci obbligati ad avere una marineria sovvenzionata che ci costa dieci milioni, si venga ora a dire ai contribuenti: bisogna pagare qualche altra cosa per riparare agli effetti di quella sovvenzione.

Ma l'argomento culminante è l'esempio della Francia.

La legge dei premi, che da qualche anno è in esecuzione in Francia, si dice, ha rotto l'equilibrio della libera concorrenza, ed è necessario farvi fronte ricorrendo anche noi ad un provvedimento simile.

Ma Dio buono! che cosa è la marineria francese nel mercato mondiale degl'interessi marittimi?

Una frazione, non dico infinitesimale, ma assai piccola. E quali sono finora le altre nazioni, onorevole Commissione, che abbiano seguito l'esempio della Francia riguardo ai premi di navigazione?

Io ho sentito fare l'analisi di tutti i provvedimenti che le varie nazioni hanno preso a favore della marineria mercantile, ma non ho sentito che una vi sia che abbia seguito l'esempio della Francia. Dovremo essere proprio noi, nelle condizioni finanziarie nelle quali ci troviamo, che dovremo esporci ad una lotta di premi con tutte le marine del mondo? Ma che cosa faremo se domani l'Inghilterra si mettesse a sovvenzionare i suoi bastimenti?

Essa schiacchierebbe la nostra marineria, noi non esisteremo più marinarescamente.

Ravenna. Non può farlo.

Plebano. Se tutte le nazioni seguissero le teorie

che dominano da noi e in Francia, evidentemente anche l'Inghilterra finirebbe per mettersi su quella strada. Ora io domando che cosa sarebbe la nostra marineria coi ristretti mezzi finanziari di cui disponiamo, se tutte le nazioni d'Europa adottassero questi provvedimenti.

• Del resto quali sono i risultati della legge dei premii in Francia ?

I risultati ci sono indicati dalla stessa Commissione d'inchiesta, in alcuni periodi che io mi permetto di leggere perchè sono caratteristici. Udite che cosa dice la relazione parlando degli effetti dei premii in Francia.

“ Questo straordinario sviluppo della marineria a vapore in Francia presenta i tre caratteri seguenti (parla dello sviluppo che la marineria francese ha avuto in seguito e per effetto dei premii).

“ Esso è l'opera di poche Società, non di armatori privati. Esso è prodotto in gran parte della speculazione; tanto che subito si creò in Francia un istituto di credito fondiario marittimo; e nelle assemblee delle Società marittime si fondano i calcoli principalmente sui premii dello Stato, che dicesi bastino senza più a servire un sufficiente interesse al capitale. Esso infine riguarda solo alcuni grandi porti, e se ne cercherebbero invano le manifestazioni in quelli minori. „

La stessa Commissione accenna ad uno scritto che le pervenne dall'Havre, e che diventa autorevole perchè riportato da essa, il quale dice, parlando dei premii e dei loro effetti:

“ Che i capitali del paese si allontanarono dal mare e ad essi subentrano i capitali raccolti dai banchieri a Parigi e nelle altre regioni interne della Francia; che i ricchi ed antichi armatori abbandonarono quel porto e quel traffico; che la fiducia nella vera e propria industria marittima è morta in Francia, e nulla vale a suscitarsela saldamente e stabilmente. „

I premii in Francia ebbero dunque per effetto di sostituire la speculazione più o meno bancaria, più o meno di borsa, all'industria vera.

Io domando al Governo, domando alla Commissione, se è questo l'effetto che vogliamo ottenere anche noi, e mi par dovere che non ce ne sia bisogno. No, io non credo che noi dobbiamo anche in ciò seguire la Francia. Sventuratamente in troppe cose l'abbiamo seguita; spero che almeno in questa ci arresteremo, e non andremo sulla via dei premii, che oramai, me lo perdoni la Commissione, il buonsenso e la esperienza di

tutto il mondo e di tutti i tempi ha risolutamente condannato.

Io non voglio annoiare ulteriormente la Camera, tanto più che non ho la pretesa di far mutar di opinione a chicchessia. Aggiungo solo una considerazione che mi par giusta.

Nella relazione d'inchiesta, nella relazione del Governo, in quella della Commissione sono abbondanti e sinceri gli elogi alla nostra marineria, gli elogi alla virtù, alla attività, alla capacità, alla costanza dei nostri uomini di mare; ed io credo quegli elogi veri e meritati. Ma in verità, se, dopo che si tratta di accordar loro una quasi totale esenzione di tasse, esenzione eccezionale di cui non fruisce nessuna altra industria; se dopo che si tratta di trovar modo per cui essi abbiano a prezzo ridotto (perchè i premi di costruzioni conducono a questo risultato) il principale strumento della loro industria, che è il battello; se, dopo tutto questo, i nostri uomini di mare non si sentissero ancora in grado di lottare con gli industriali esteri, io dovrei dire che quegli elogi sono una ironia. Ma io non lo credo; e credo invece, che i filantropi degli interessi marittimi abbiano adoperato troppo zelo.

Con l'agitare questa quistione dei premii hanno ritardato il naturale e progressivo svolgimento della trasformazione del nostro materiale marittimo; poichè è evidente che, quando si sa che da un giorno all'altro possono piovere le provvidenze del Governo sotto forma di premii, nessuno impiega intanto i suoi capitali nella industria marittima. Ma essi hanno altresì ritardato l'applicazione di quei rimedi che tutti volenterosamente eran disposti ad accordare alla marineria mercantile; perchè, evidentemente, prima d'ora, una legge in confini ragionevoli si sarebbe potuta fare a questo scopo. Ed ora, col non accettare le proposte fatte dal Governo; con l'averle volute allargare ad esuberanza, io temo (e mi permetto di dichiararlo), io temo che la Giunta parlamentare si esponga ad un altro pericolo: io temo, cioè, che non abbia ad accadere alla Giunta come a quella madre troppo tenera che, a furia di baci, di carezze, e di cure una bella mattina si trovò nel letto soffocata la propria creatura.

Ci rivedremo alle urne. (*Bene! Bravo!*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Rosano.

Rosano. Per verità, dopo la breve, ma nitida e completa difesa che ha fatto dell'attuale disegno di legge l'onorevole Randaccio, e dopo la prima parte, cioè le premesse, del discorso dell'onorevole De Zerbi, io, disperando di poter dire di meglio

o di più, aveva deciso di rinunciare addirittura a parlare, perchè, da uomo pratico, avendo sempre ritenuto che la maggiore prerogativa di un discorso parlamentare sia appunto l'opportunità, mi pareva che, dopo quello che era stato detto dall'onorevole Randaccio e dall'onorevole De Zerbi, non fosse possibile aggiungere alcuna cosa in sostegno della legge che noi stiamo esaminando. Però il discorso eloquente, la critica minuziosa e severa dell'onorevole Plebano mi ha fatto di nuovo venire la tentazione di esprimere la mia modesta opinione in questa che è certo un'importante discussione, quantunque, a giudicare dalle condizioni dei banchi della Camera, si potesse argomentare che il soggetto non valga la pena di lunga disamina e di seria ponderazione.

L'onorevole Plebano ha incominciato il suo discorso lodando ministri, Commissione, relatore, e poi, come di solito facciamo noi altri avvocati quando discutiamo una causa, ha finito col gridare vivamente la croce addosso a tutti, seguendo l'antico sistema di inghirlandare di fiori le vittime, che si offrivano, sgozzandole, in sacrificio agli Dei. Infatti, subito dopo le prime lodi, l'onorevole Plebano ha fatto un calcolo preventivo della spesa che può importare questo disegno di legge, e, sulle orme del discorso dell'onorevole Franchetti che aprì la discussione, ha rilevato che la Commissione ha messo in opera il più diligente studio per nascondere con minuzioso artificio le vere proporzioni della spesa stessa. Di vero egli ha detto alla Camera: badate che non è già alla base di 4 milioni all'anno, qual'è la spesa preventivata dalla Commissione, che voi dovete giudicare la legge sulla marineria mercantile; ma è alla base di 6 milioni e mezzo; ed il conto è presto fatto.

Due milioni, lo dice il progetto ministeriale, importa la spesa dei premi di costruzione; 1,700,000 lire, lo dice la Commissione, quella dei premi di navigazione; circa un milione costeranno i premi ai trasporti di carbone, perchè ogni anno si importano in Italia 250 milioni di tonnellate di carbon fossile, di cui 500,000 vengono per via di terra dalla Germania, e 2,000,000 per via di mare, delle quali 1,300,000 trasporta la marineria mercantile straniera, e sole 700,000 la nazionale; epperò, naturalmente, col premio di una lira, conchiude l'onorevole Plebano, voi vedrete che cresceranno almeno a un milione e 700 mila le tonnellate di questo combustibile che saranno trasportate dalla marineria nazionale. Aggiungete anche quest'altra cifra, e poi fate il calcolo dell'introito diminuito per tasse di ancoraggio, per l'abolizione delle tasse consolari,

e per quella della tassa di ricchezza mobile, aggiungete le 125,000 lire all'anno per la Cassa invalidi, e voi arrivate a una cifra di 6,500,000 lire.

Io credo che, più autorevolmente di me, abbiano il dovere di rispondere a questi calcoli l'onorevole ministro delle finanze, e l'onorevole relatore della Commissione.

Però, se non ho male letta la relazione della nostra Giunta parlamentare, qualcuno dei calcoli dell'egregio nostro collega sarebbe errato. Ritengo per esempio errato il calcolo di due milioni annui, come premio di costruzione, poichè la Commissione ha mostrato che, al massimo, questi premi potevano arrivare a 500,000 lire.

Voci. Ha affermato la Commissione, non ha provato.

Rosano. No, io credo che l'abbia dimostrato, perchè l'ha confermato coi rapporti che essa ha preso dalle statistiche delle costruzioni che si fanno in Italia.

Dunque il premio di costruzione non potendo eccedere le 500,000 lire annue, dai conti dell'onorevole Plebano bisogna cominciare a togliere un milione e 500 mila lire. Inoltre una seconda cifra non mi pare sia esatta, vale a dire quella del milione relativamente al trasporto del carbone. Io auguro al paese e alla nostra marineria mercantile, che questa legge partorisca davvero un così grande ed esteso beneficio, quello cioè di elevare la cifra de' trasporti di carbone fatti dalla marineria mercantile nazionale di oltre un milione di tonnellate all'anno.

E si assicuri l'onorevole Plebano che il vantaggio che cagionerebbe all'economia generale del paese la introduzione per mezzo della nostra marineria nazionale di quest'altra enorme quantità di carbone, compenserebbe di molto la maggiore spesa fatta dallo Stato di quel milione ogni anno.

Senonchè l'onorevole Plebano, dopo fatto questo calcolo e dopo avere affermato che aspettava il verbo dell'onorevole ministro delle finanze, ha immaginato anche la risposta di quest'ultimo dicendo: l'onorevole Magliani acconsentirà, perchè è di cuore tenero, gentile, generoso. Per verità, in pratica, io non credo sia molto tenero e generoso il cuore dell'onorevole Magliani quando si tratta di allargare i cordoni della borsa dell'erario nazionale. Egli anzi molte volte resiste, sa resistere con virile energia di cui gli va tenuto conto, ai desiderii, alle premure ed alle pressioni che da ogni parte gli possono venire per nuove spese. Ma l'onorevole ministro ha già dato implicitamente risposta ai dubbi ed alle apprensioni degli onorevoli Plebano e De Zerbi e del mio amico Franchetti,

quando ha acconsentito alla presentazione del disegno di legge e quando, intervenuto nel seno della Commissione, ha acconsentito del pari col presidente del Consiglio e col ministro della marineria alle modificazioni dalla medesima apportate al progetto ministeriale.

C'è poi un'altra frase nel discorso dell'onorevole Plebano che, me lo perdoni, parmi non possa restare senza risposta. Egli ha detto: ma perchè si fa tanto chiasso intorno alle condizioni della marineria mercantile? A fronte della crisi marinara v'è un'altra crisi nel nostro paese, ben più grave, di cui per due mesi abbiamo udito discutere oratori di ogni parte della Camera; vale a dire la crisi agraria.

Notate la differenza enorme, egli soggiungeva, fra la crisi agraria e la crisi marinara mercantile; sono 200,000, o a un dipresso, gli uomini di mare, che hanno interessi colla marineria mercantile; mentre sono invece meglio che otto milioni e 500,000 gli agricoltori in Italia; ebbene, che cosa si è risposto all'agitazione fatta per la crisi agraria? Si è risposto *non possumus*, perchè le finanze dello Stato non permettevano di diminuire neppure i due decimi così detti di guerra i quali avrebbero potuto portare in qualche modo sollievo all'agricoltura; ebbene, perchè ora rispondete in un modo diverso all'agitazione marinara? Volete saperlo il perchè, egli continuava? Perchè gli uomini di mare sono in pochi e fra pochi è agevole mettersi d'accordo; perchè i pochi, gridando, possono assordare i molti, e possono rappresentare come mali reali quelli, che alla fin fine non sono che piccole miserie esagerate dalla fantasia dei marinai o, peggio ancora, dal loro desiderio di un'immodesta e troppo ingorda speculazione.

Ora, da uomo pratico quale egli è, l'onorevole Plebano deve trovare nelle stesse sue parole una concreta risposta alla sua affermazione che dirò troppo ardita.

Sono pochi i marinai, egli dice; ebbene, se sono pochi, i loro lamenti, naturalmente, ove non fossero il risultato di veri danni, di vere piaghe che è opera civile ed altamente economica il riparare, non avrebbero potuto farsi strada nell'animo e nella mente di persone competenti ed intelligenti insieme che non sono abituate a cedere alle grida dei pochi, ma bensì a darsi pensiero nell'interesse generale del paese de' mali dei molti. Ma perchè, osserva l'onorevole Plebano, voi venite in aiuto della marineria, mentre non avete voluto aiutare l'agricoltura?

Per una ragione molto semplice, gli risponderò io;

perchè, onorevole Plebano, le due condizioni sono enormemente diverse. Per venire in aiuto dell'agricoltura bisognava innanzi tutto non fare provvedimenti provvisori e temporanei come questi che stiamo discutendo, i quali legano il paese per un solo decennio, e lo ha rilevato l'onorevole De Zerbi; e poi come era possibile lenire i mali dell'agricoltura colla panacea dei 4 o dei 6 milioni e mezzo, secondo il conto che Ella fa? Bisognava ricorrere a mezzi che fossero adeguati alle proporzioni del danno, il che finora non è stato consentito dalle forze dell'erario. E però, se abbiamo due danni, uno più grave e più difficilmente curabile, un altro meno grave e più facilmente curabile, e con minori sacrifici, io dico: cominciamo oggi dal curare il primo, non senza riserbare tutta quanta la nostra intelligenza, tutto quanto il nostro buonvolere a studiare ed a curare, nei limiti del bilancio e nelle possibilità dell'erario nazionale, eziandio il secondo.

E da ultimo non creda l'onorevole Plebano, non creda la Camera esatto che i pochi uomini di mare siano fra loro strettamente legati. No. Invece questi uomini vivono una vita assolutamente lontana da quella che potrebbe essere la loro vera fortuna; essi non hanno lo spirito di associazione, senza di cui non sono possibili le grandi intraprese. Ed è per questo che se la nostra marineria deve tendere ad un progressivo sviluppo, se deve tendere ad una rivoluzione nei mezzi di trasporto, questa rivoluzione non sarà possibile, abbiamo il dovere di esserne tutti oramai persuasi, senza un aiuto per parte dello Stato.

La questione dunque deve essere posta in altro modo, in altri termini, nei quali l'ha formulata, con quella facondia temperata, che forma di lui uno degli oratori più invidiati della nostra tribuna parlamentare, l'onorevole De Zerbi. Egli si è fatta la domanda: esiste, o non esiste il male della marineria mercantile?

L'onorevole Plebano, come già aveva fatto l'onorevole Franchetti, ha negato questo male, ed ha detto: volete sapere quale è il vero male della marineria mercantile? Si è che coloro che hanno interessi sul mare non hanno avuto audacia e spirito d'iniziativa; si è l'aver posto innanzi agli occhi loro, l'aver fatto rilucere il miraggio di una legge proteggitrice, la quale ha ritardato, per lo meno, quella trasformazione del materiale della marineria mercantile che dovrà inevitabilmente avvenire in un'epoca più o meno lontana. Ed a questo ragionamento io rispondo, riepilogando quello che con forma così esatta e precisa è stato detto dall'onorevole De Zerbi.

L'onorevole De Zerbi ha dimostrato che il male è grave, che il male non può essere assolutamente messo in discussione da ogni uomo di buon senso e di buona fede insieme. Poichè l'onorevole De Zerbi ha tratta la dimostrazione del male della marineria mercantile, non dalla rovina o dal bilancio del tale o del tale altro armatore; non alla base della navigazione a vela; ma ha preso per basi elementi inconfutabili non soltanto di Società costituite, ma di Società sovvenzionate, di Società che godono un certo privilegio, un certo monopolio, le quali non sono state in grado, negli ultimi anni, nemmeno di poter dare un dividendo qualsiasi agli azionisti. E quando con questa dimostrazione il male è ineluttabilmente provato, allora, fermato questo vero di fatto, la questione si muta in un'altra.

Dobbiamo noi soccorrere questo male ineluttabilmente vero della nostra marineria mercantile, o dobbiamo, neghittosi, assistere alla estrema rovina di questo mezzo di civilizzazione, di questo mezzo di trasporto economico del paese?

Questa questione, o signori, voi avete udito risolvere da parecchi lati della Camera con competenza certo molto superiore alla mia; voi avete udito le parole gravi dell'onorevole Randaccio, il quale vi ha detto che bisogna soccorrere la marineria mercantile, perchè essa è prima di tutto il vivaio di veri, di forti, di robusti marinai. Coi bastimenti a vapore, non si è fatto e non si farà mai il vero uomo di mare. Il vapore costituisce del marinaio una specie di pezzo della sua grande macchina, mentre invece il battello a vela costituisce del marinaio l'uomo.

Esso, sul veliero, affronta da vicino la tempesta, ed è costretto a lottare contro gli elementi; il battello a vela dà al marinaio la forza morale, e la forza fisica, questa abituandolo alle intemperie, quella rendendolo tetragono ad ogni pericolo più grande, impassibile e sereno anche a fronte della estrema ruina.

Il battello a vela educa il marinaio e ne forma il carattere forte. Voi avete di più il dovere, soggiungeva l'onorevole Randaccio, di soccorrere la marineria mercantile, perchè essa è una grande industria, è un'industria che si sviluppa oltre i confini del nostro paese, è un'industria la quale tiene ai trasporti di tutto il mondo, è un'industria alla quale voi imponete dei gravi doveri, di ordine materiale ed economico, e di ordine morale; di ordine materiale ed economico perchè voi a questa industria non date quella grande libertà che accordate a tutte le altre, ed essa non può muovere un passo senza essere, nell'interno del regno ed all'estero,

continuamente sorvegliata dall'autorità nazionale. A questa industria voi imponete obblighi speciali, con una legge speciale, punite con pene severe le trasgressioni di forma, di disciplina, di obbedienza di coloro che la esercitano.

Voi le imponete il dovere del trasporto dei detenuti che, arrestati all'estero, debbono rientrare in paese; le imponete la responsabilità della loro custodia. Voi le imponete qualche cosa di più, voi le imponete la tutela dell'onore nazionale, di tenere alto il prestigio del nome italiano all'estero; voi le imponete il dovere di fare rispettare anche sopra un piccolo schifo mercantile i colori della nostra bandiera. E non volete venire in soccorso di questa industria, quando è caduta in tali condizioni che ne fanno prevedere prossima e sicura la fine?

Notate inoltre, signori, che a queste, che erano osservazioni gravissime dell'onorevole Randaccio, una osservazione anche più acuta ed anche più elevata ha fatto seguire l'onorevole De Zerbi.

La marineria mercantile, egli diceva e benissimo, non è soltanto una grande industria che si esercita fuori paese, che serve ai trasporti delle merci di tutto il mondo, ed all'avvicinarsi della civiltà di un paese con un altro; ma la marineria mercantile è un organo dello Stato; e come tale lo Stato ha il dovere di favorirla così come ha il dovere di favorire tuttociò che forma la compagine sua, e che è necessario alla sua vita ed alla sua funzione.

Dunque la necessità di venire in aiuto alla marineria mercantile è fuori d'ogni discussione.

Ed allora, o signori, la questione diventa anche più ristretta. Non è forse esatto il modo suggerito e proposto dalla Commissione nel disegno di legge, e accettato dal Governo, per venire in sussidio della marineria mercantile?

Due categorie di premi si sono proposti: premi di costruzione, e premi di navigazione.

E qui l'onorevole Plebano, memore della storia parlamentare, ha cercato di mettere in contraddizione l'onorevole Boselli del 1873 e del 1879 con l'onorevole Boselli relatore di questo disegno di legge del 1884.

Nel 1873 e nel 1879, egli ha detto, da questa medesima tribuna ed in questa stessa Camera voi, onorevole Boselli, proclamavate, con fervida e convinta parola che i premi di costruzione e di navigazione fossero non un bene, ma un male; e come va che voi ora, con mutati convincimenti vi fate a sostenerli?

Se io volessi per avventura seguire la frase eletta del nostro collega onorevole Savini, che

chiamò l'onorevole Boselli l'apostolo della marineria mercantile, io direi che l'onorevole Boselli ha dell'apostolo tutte le virtù. Paulo era un acerrimo nemico di Cristo (*Harità*) e del cristianesimo; toccò più tardi dalla grazia, credette a Cristo, e divenne apostolo, appunto dopo la conversione. Similmente l'onorevole Boselli, da prima infedele ed incredulo, si è convertito ed è diventato apostolo di quello che ieri gli pareva un errore. (*Bene!*)

Ma, onorevole Plebano, le conversioni, per gli uomini d'ingegno superiore come l'onorevole Boselli, non vengono da un momento all'altro, non vengono senza che una ragione grave le spieghi e le giustifichi.

Voi scherzate con le ragioni della inchiesta mercantile? Oh! l'inchiesta, dice l'onorevole Plebano, l'inchiesta è qualche cosa di poco serio! Come si può pretendere che rispondano: non vogliamo i premi di navigazione, coloro ai quali voi andate dicendo: vorreste esser sovvenuti con qualche premio? Ma no, onorevole Plebano; l'inchiesta ha scoperto mali che erano in tutta la loro gravissima estensione ignorati; l'inchiesta, fatta da uomini seri e competenti i quali si prefiggevano di compiere il solo dovere che avevano, dovere di conoscere il vero, ha rivelato ad essi ed a tutti quelle piaghe della marineria mercantile, alle quali essi hanno compreso che era debito civile e sociale di venir riparando. Ecco perchè l'onorevole Boselli del 1873 e del 1879, non è l'onorevole Boselli del 1884. Egli si è convertito.

C'è anche un'altra ragione più grave. Dal 1879 al 1884 non si arriva senza passare per un anno che si chiama il 1880. Ebbene, onorevole Plebano, Ella sa meglio di me che nel 1880 un'altra nazione, la Francia, ha fatto una legge con la quale ha appunto istituiti i premi.

Concedo che quello che aveva fatto la Francia, non doveva guidar noi ad una servile imitazione; poichè io sono perfettamente d'accordo con l'onorevole Plebano, che noi abbiamo il dovere di pensare con la nostra ragione, di regolarci alle nostre tradizioni, di conformare le nostre leggi alle nostre abitudini ed ai nostri bisogni. Ma non può negarsi da nessuno che la legge fatta dalla Francia, metteva la nostra marineria in condizioni da non poter lottare colla concorrenza francese, specialmente se è vero quello che ha rilevato lo stesso onorevole Plebano, che cioè in Francia il premio di lire 1,50 per tonnellata basta esso solo forse a sopperire all'interesse del capitale impiegato per le costruzioni. Ed ora una doppia conseguenza: da un lato l'inchiesta ha rilevato molti inconve-

nienti e molti aggravii; dall'altro lato un male più grave è avvenuto nel 1880, cioè una legge francese protettrice ed introduttrice del sistema dei premi. Quindi non era più possibile lottare colla concorrenza francese senza tentare di mettere le navi italiane non dico nelle stesse condizioni delle navi francesi, ma in una condizione nella quale esse possano (ripeterò una frase della relazione dell'onorevole Boselli) non già prosperare nelle loro industrie, ma essere aiutate a vivere e combattere nella lotta titanica che debbono sostenere con la concorrenza straniera.

L'onorevole Plebano però affermò inoltre che egli forse, in tesi generale, avrebbe potuto essere favorevole ai premi di costruzione, ma non ai premi di navigazione. Ed in quanto ai premi di costruzione si meravigliava, trovandosi in ciò soltanto d'accordo coll'onorevole De Zerbi, che questi premi fossero stati concessi non solo ai velieri in ferro, ma eziandio ai velieri in legno. Se la marineria in legno è destinata a perire, dicono gli onorevoli De Zerbi e Plebano, perchè voi volete sostenerla con questi premi? È una contraddizione in termini.

Ebbene, signori, permettetemi di esprimere una opinione modesta e forse incompetente, ma franca e leale, ed un voto sincero dell'animo mio. Io penso che la vela, come li ha prodotti finora, così sia destinata ancora, nell'orbita sua circoscrivendosi, a produrre per l'avvenire utili vantaggi al commercio mondiale, e quindi all'economia nazionale; e questa convinzione mi fa esprimere voti fervidi perchè il veliero non cessi di correre i mari. Ve l'hanno già detto altri: tutta quanta la nostra storia, che in grandissima parte è storia marinara, si collega alle fortune, agli ardimenti, alle imprese, alle vittorie del battello a vela.

Perchè il battello a vela, ho già detto, è quello che crea il vivaio dei marinari; perchè il battello mercantile, specie quello a vela, è quello che offre ai marinai congedati dallo Stato il mezzo di potere ancora restar marinari, pur non prestando i loro servigi nell'armata regia; perchè il battello a vela rappresenta l'agglomerazione dei piccoli risparmi, dei grandi ardimenti.

Lo sapete voi come sorgono, come crescono questi mostri che si chiamano i battelli a vela?

Permettete, signori, che ve lo ricordi io, che, senza appartenere ad un paese marittimo, passo però una grandissima parte della estate fra Castellammare e Sorrento. La spiaggia è deserta; non vi sono opifici, non cantieri, non magazzini, non macchine, nulla.

In quella spiaggia voi vedete da un momento

ad un altro mettersi tre o quattro tavole, delle quali il primo giorno non sapete intendere lo scopo. Passate pochi giorni appresso e vedete, quelle tavole già connesse fra loro; dopo pochi altri giorni le vedete prender forma. E così, poco a poco, senza mezzo alcuno, all'infuori del loro ingegno, del loro braccio, del loro piccolo capitale, abili operai costruiscono battelli i quali, quando vanno all'estero, formano per la loro forza, per la loro bellezza, per la loro solidità, l'invidia di coloro i quali vanno a vederli e ad ammirarli.

Da quelle spiagge fino a pochi anni or sono, sette, otto battelli pigliavano ogni anno trionfalmente il mare accompagnati dal gridio festante degli operai e dei marinai, che da essi avevano tratto e dovevano trarre la vita.

E sa, onorevole Plebano, che cosa vuol dire l'industria della costruzione dei battelli in legno a vela? A parte l'importanza della produzione del legno nel nostro paese, della quale faceva cenno l'onorevole Ruggiero; a parte che, dopo la savia legge del rimboschimento, questa produzione del legno sarà maggiore e di miglior qualità; a parte questo, tutta intera una regione vive con la costruzione dei battelli a vela. E sa che cosa ha prodotto il decadimento della marineria mercantile alla penisola Sorrentina? Ha prodotto la miseria e la fame. Io ho incontrato operai carpentieri e calafati, i quali guadagnavano le quattro o cinque lire al giorno, ridotti a trasportare un carretto carico di pietre per esser retribuiti con quindici soldi o al massimo con una lira. Oggi quelle contrade sono tutte un deserto, a migliaia emigrano i cittadini spinti non dalla smania del nuovo, ma dal bisogno prepotente di lavoro e di pane!

È questa la condizione, è questo il colpo di rimbalzo, permettetemi la frase, che si verifica nell'economia del paese, quando voi non mantenete la marineria mercantile nazionale nelle condizioni in cui ha il diritto di essere mantenuta.

Ma, oltre tutte queste ragioni, il premio di costruzione ai velieri è di una equità e di una giustizia innegabile.

Vi è una parte della relazione la quale accenna a questi premi di costruzione ai velieri, e che presenta due argomenti contro i quali è impossibile immaginare una risposta.

Prima di tutto vi è un decreto, che, se non vado errato, è del 14 luglio 1866, il quale accorda ai velieri un premio di costruzione di due lire per tonnellata. Quindi i velieri hanno già diritto ad un premio di costruzione, e voi, soltanto perchè credete che questa sia una contraddi-

zione del disegno di legge, vorreste togliere un beneficio di cui già i costruttori dei velieri attualmente godono?

In secondo luogo questo premio è di grande esiguità perchè, dando il premio unicamente alle costruzioni in ferro e ai piroscafi, ne conseguirebbe che non solamente non si costruirebbero più battelli a vela, ma che i battelli a vela attualmente esistenti dovrebbero mettersi in disarmo. E potete voi decretare la rovina sicura di una infinita quantità di cittadini italiani che sono attualmente interessati nella vela?

Dei 200 e più milioni che formano il capitale navigante della nostra marineria mercantile, più che 130 milioni si devono all'industria della vela.

Vorreste tutto ad un tratto dire ai possessori di tutte queste azioni che rappresentano piccoli interessi, ma che appunto perchè sono piccoli hanno il diritto di essere maggiormente tutelati, vorreste dire a tutti questi costruttori: restate addirittura privi di quella che è l'unica sorgente dei vostri lucri, dei vostri vantaggi? Quale sarebbe, secondo l'onorevole Plebano che tanto giustamente s'interessa delle condizioni dell'erario nazionale, la conseguenza di questa rovina economica?

Egli tanto più competente di me saprà certamente quale sarebbe questa conseguenza, senza che io mi affatichi a dimostrarla.

Ma, oltre al premio di costruzione, si deve concedere quello di navigazione?

L'onorevole Plebano, se in tesi ammette il premio di costruzione, non arriva però fino ad ammettere il premio di navigazione.

Per verità, se io dovessi esprimere un mio modesto convincimento, fra i due premi io sceglierei piuttosto il secondo anzichè il primo, perchè io ragiono grossolanamente così: dato il caso che un individuo abbia un capitale e che sappia che, costruendo una casa, l'affitterà certamente a buone condizioni, costui impiegherà subito il capitale nella fabbricazione della casa.

Premiare colui che costruisce, quando gli si dà il premio perchè eserciti, può essere ritenuto fino ad un certo punto poco corretto. Ma fra i due premi, il più importante certamente è il premio di navigazione. Quindi anche in questo non sono d'accordo con l'onorevole Plebano.

Conchiudo quindi col dire che io voterò di gran cuore la legge che è stata proposta, riservandomi, negli articoli della legge medesima, di proporre qualche emendamento che a me sembri conveniente; che questa legge, mentre non potrà portare scosse all'erario nazionale, farà un gran bene alla marineria mercantile del nostro paese;

che è una legge la quale oramai è un debito civile per i rappresentanti d'Italia.

E sia sicuro l'onorevole Plebano, che questa legge non sarà già la carezza che la mamma fa al bambino cattivo, e che lo fa diventare peggiore. Questa legge sarà il soccorso ad una grande ammalata, soccorso che facendole scorrere nuovo e più poderoso sangue nelle vene, permetterà alla nostra marineria mercantile di lottare e (diciamolo almeno come un augurio sincero) di riuscire a vincere la concorrenza straniera. (*Benissimo! Bravo!*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Mattei.

Mattei. Dopo i discorsi pronunziati a proposito di questa legge, a me rimane ben poco da dire; e solamente dirò qualche parola intorno ad una parte della legge stessa che non fu ancora convenientemente trattata.

Dirò dunque che io considero questa legge non solamente utile e giusta, ma anche indispensabile alla difesa del paese.

La relazione della Commissione d'inchiesta, quella della Commissione parlamentare, e tutti i discorsi che abbiamo uditi fino a questo momento, mi pare abbiano messo in sodo questo fatto: che se non si soccorre la marineria mercantile, essa è inevitabilmente destinata a perire, e oltre alla perdita del suo materiale, si dovrà poi provvedere al personale che adesso vive dedicandosi ai servizi dell'industria medesima.

Voi tutti, o signori, avete udito l'altro giorno, a proposito di una interrogazione dell'onorevole Baccarini, l'onorevole ministro della guerra dichiarare che egli non sarebbe rimasto più un giorno al suo posto, se gli fosse stato negato di servirsi, per la difesa del paese, dei bastimenti della Società generale di navigazione e, in genere, di tutti i bastimenti a vapore, che purtroppo sono assai pochi in Italia. Il tema di quella interrogazione si limitava ai grandi trasporti. Ma io credo che non solamente per i grandi trasporti che possono essere utili alle operazioni dell'esercito, convenga avere in pronto una florida marineria mercantile, specialmente a vapore; ma che occorra averla eziandio per la difesa delle coste; dirò, anzi, che, per la difesa delle coste, ciò è assolutamente necessario. Voi tutti sapete, signori, quanto sia considerevole la lunghezza delle coste della nostra penisola, e quanti punti vi siano che si prestano ad un assalto del nemico. E noi quindi siamo costretti a dividere su tutti questi punti i nostri mezzi al fine di avere un principio di difesa, qualunque sia il punto attaccato.

In questa condizione di cose, sorge la necessità d'essere informati in tempo di quello che si fa in mare, allo scopo di poter concentrare in tempo sul punto attaccato tutti i nostri mezzi di difesa. Per raggiungere questo scopo, è necessario di avere una numerosa flotta a vapore; e per conseguenza, ripeto, è assolutamente necessario di non lasciare morire la nostra marineria mercantile.

Qualcuno potrà forse obiettarci che quei punti delle nostre coste che non sono fortificati, e dove non c'è che la ricchezza, l'industria civile, non saranno attaccati dal nemico. Ma per convincersi che tale obiezione non sarebbe fondata, basta leggere tutto quello che si è scritto su questo proposito, specie in questi ultimi tempi. Tutti gli scrittori di cose militari sono d'accordo nell'affermare che la ricchezza è sorgente di forza, e che questa ricchezza, anche se appartiene a regioni inermi, secondo i diritti di guerra, può essere distrutta.

Io credo quindi che noi, avendo lungo le nostre coste una grande prosperità e un'industria grandissima, abbiamo il massimo interesse a conservare la marineria mercantile, la quale ci aiuti a portare le difese necessarie su qualunque punto che possa essere attaccato dal nemico.

Qui ci sarebbe anche un'altra osservazione da fare.

Durante la guerra, quando si tratta, specialmente, di bombardamenti di città, è necessario conoscere, in tempo, quali siano le intenzioni del nemico; è necessario conoscerle ancora e forse di più, quando si tratti di grandi operazioni militari, di grandi sbarchi. A questi servizi di perlustrazione è atta, eminentemente, la marineria mercantile; ecco dunque, a mio avviso, una ragione precipua che consiglia di aiutare questa grande industria marittima.

Potrei, ora, esaminare, come ne avevo il pensiero, se gli aiuti che si vogliono accordare alla nostra marineria mercantile col presente disegno di legge siano sufficienti; ma, su questa questione, che fu trattata ampiamente dagli oratori precedenti, parleranno ancora l'onorevole relatore della Commissione e gli onorevoli ministri; per conseguenza io tralascio di esaminarla, e mi limito a dichiarare alla Camera che, nel mio parere, è di necessità assoluta conservare il nostro materiale marittimo, per quanto è possibile, e far risorgere la marineria mercantile che, non mai cesserò dal ripeterlo, è uno dei più potenti mezzi di difesa militare.

Taluno forse dirà, a questo proposito, che si

potrebbe provvedere a questo mezzo, a questa specie di cavalleria marittima, (mi si permetta che io mi esprima così, poichè i bastimenti sono incaricati di perlustrare il mare), aumentando il bilancio della marineria di questi 4 o 5 milioni, che noi vogliamo accordare alla marineria mercantile, e incaricando quella militare di fare il servizio di perlustrazione, e quindi di provvedersi il materiale necessario.

Ma io credo, al contrario, che tali fondi non sarebbero sufficienti, ed oltre a ciò, per la necessaria fatalità delle cose, potrebbe avvenire che la marineria militare impiegasse questo aumento del suo bilancio ad accrescere le navi da guerra, senza poi, nel momento del bisogno, provvedersi bastimenti necessari per questo servizio di perlustrazione che, nelle nostre presenti condizioni, io reputo essere della massima importanza.

L'onorevole Franchetti dice che, per questo servizio di perlustrazione, son necessari molti bastimenti di grandissima velocità; io credo invece che ne bastino pochi.

Infatti si potrebbe stabilire una specie di linea di bastimenti, i quali siano fra loro a distanza tale da poter osservare i segnali, l'uno dell'altro, od anche a distanza maggiore, purchè si possano ritrovare facilmente. È così il bastimento che si trova più vicino alla squadra nemica fa le sue osservazioni, le segnala ad un altro bastimento e in tal modo la notizia arriva, in poco tempo, fino al semaforo, fino alla spiaggia più vicina.

Ciò, dunque dimostra, secondo me, che il materiale, che abbiamo, sia sufficiente allo scopo predetto.

Ma, inoltre, il presente disegno di legge, richiede la trasformazione di questo materiale. Quindi, salvo che il disegno di legge si consideri inefficace, (la qual cosa non è dimostrata, ed anzi è provato il contrario dagli esempi della Francia e dagli altri che furono adottati), a me pare che quei servizi di esplorazione, col materiale della marineria mercantile, sieno possibili.

Potrei ora aggiungere qualche parola sui grandi servizi che la marineria mercantile può rendere, coadiuvando quella da guerra, allo Stato, servizi nei quali non è indispensabile una grande velocità. Ma siccome gli oratori precedentine hanno molto parlato, in questi giorni, ed altri forse ne parlerà ancora, così non voglio tediare di più la Camera...

Voci. No! no!

Mattei. ...tanto più che so anche di parlare un po' male. (*No! no!*) Così mi sono ristretto a quello

che mi pareva il più indispensabile a dire e con questo ho finito. (*Bravo!*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Indelli.

Indelli. Io non farò che pochissime osservazioni giacchè la questione è stata lungamente dibattuta; tanto più che degli oratori due soli parlarono contro, mentre gli altri furono tutti in favore.

La mia voce non varrebbe nella discussione che a sfondare una porta aperta. Io non sono un uomo tecnico. Lascio perciò le quistioni tecniche da parte; dirò poche cose *alla grossa*, senza cifre o altri arruffamenti di sorta.

Ricordo, quando aveva l'onore di esser relatore del bilancio dei lavori pubblici, di aver fatto quasi un viaggio circolare nel regno, affin di osservare i lavori dei porti.

Mentre io osservava un porto importante, vi trovai dei capitani marittimi seduti a contemplare i lavori di costruzione, e dal loro volto sparuto traspariva lo sconforto e la desolazione. Mi credero qualche cosa di ufficiale, mentre io non ero che un privato; si avvicinarono a me e pronunziarono una grande ironia, che gli stranieri, in altra forma, ci ripetevano spesso; voi costruite la casa, ma gli inquilini se ne vanno.

Dal 1860 in qua noi abbiamo speso e impegnato dai 300 ai 400 milioni per porti, mentre poi la marineria se ne va. Ripeto, era il caso di quello che dicevano gli stranieri a proposito degli italiani, che l'Italia non era che un grande albergo per quelli che venivano a visitarla.

Una voce. Una locanda.

Indelli. Bravo! *Èst locanda.*

Quest'osservazione pratica la rivolgo ora all'onorevole Plebano.

Capisco che vi sono due scuole; una di quelli che vogliono impiegare il danaro dello Stato, perchè esso diventi proficuo nell'interesse del paese; una seconda di quelli che vogliono serrati i cordoni della borsa. Non ne faccio un torto agli onorevoli Plebano e Franchetti; essi appartengono alla seconda scuola e vogliono che si spenda poco. Io, che cosa volete? Seguo il vangelo, il quale diceva che non bisogna seppellire i talenti nel terreno, e appartengo alla prima scuola. E dico qualche cosa di più, o signori: se voi credete che la marineria mercantile abbia fatto il suo tempo, allora quando si discute il bilancio dei lavori pubblici, gridate contro le spese portuali.

Infatti io vi confesso che assolutamente non posso capire che voi dobbiate spendere tutti quei quattrini ogni anno per i porti, mentre la vostra

marineria mercantile se ne va via. Questa è una contraddizione proprio che la logica, come diceva l'Alighieri, non consente.

Queste osservazioni, o signori, senza pretendere, ripeto, di trattare nessuna questione tecnica, mi riportano a quelle considerazioni che ha svolte con tanto splendore di forma il mio amico onorevole De Zerbi. Mi consenta di ripeterle da un altro punto di vista; perchè rappresento con altri una delle città marittime più importanti, e quindi l'amore del natio loco spiega perchè io, quantunque incompetente, non possa tacere in una questione di questa importanza.

Si nega dall'onorevole Plebano una verità che ha detta l'onorevole De Zerbi, cioè che la marineria sia un organo dello Stato. Ebbene, io mi permetto di modificare la formola dell'onorevole De Zerbi, dicendo che è un grande organo di civiltà. (*Segni di affermazione dell'onorevole Plebano.*) Acconsentite in questo?

Plebano. Sì.

Indelli. E allora permettete che io ne tragga tutte le logiche conseguenze. Lo Stato moderno eleva tutti i grandi organi di civiltà ad organi propri. Quando voi avete costruite le ferrovie che cosa avete fatto? Avete stabilite le garanzie chilometriche, e le avete pagate per tanti anni; e queste garanzie chilometriche le pagavano tanto coloro che potevano prendere un biglietto alla ferrovia, quanto coloro che non lo potevano prendere. (*Interruzione a bassa voce vicino all'oratore*) Ah! credete che fosse un errore? Ma allora tutta la nostra legislazione sulle opere pubbliche è uno sproposito.

Se questo è un errore, non avreste avuto mai le ferrovie. Vi è poco da discutere.

Ma perchè lo Stato ha fatto le ferrovie? Perchè una grande rete ferroviaria per un paese che aspira ad essere uno dei centri della civiltà del mondo, è indispensabile. È condizione stessa di esistenza.

Ma credete che siano solo le ferrovie che lo Stato ha costruito? Esso ha fatto quasi tutto, con lo stesso sistema, ha fatto le strade comunali obbligatorie con *sussidio* sul bilancio, e, per legge, ha *sussidiato* i porti, e tutta la nostra legislazione è, ripeto, poggiate sul sistema del sussidio. Interessi particolari, come diceva il primo Console, sono i rigagnoli da cui scaturisce la prosperità generale, perchè è interesse politico che tutto sia coordinato con questo sistema generale.

È dunque la marineria mercantile un organo di civiltà. E se questo è vero, io vi domando: è giusto che noi i quali siamo, come si è detto tante

volte, il ponte tra l'occidente e l'oriente, possiamo vederci crollare l'arco più importante di questo ponte, e che quest'arcata principale sia poi costituita dalle forze straniere? Ma non credete voi che questo sia della più alta importanza per un paese come l'Italia?

Potete voi troncane tutte le più grandi tradizioni antiche e medioevali di un paese che vivendo sul mare, ha tratto gran parte della sua prosperità e della sua gloria dal mare?

Potete voi troncane le tradizioni di quelle popolazioni che vivono in riva al mare, ove si sono educati, e non possono far altro che quello che hanno imparato dai loro progenitori e dalla natura?

Potete voi non contribuire a conservare la marineria mercantile in un paese, dove avete una parte insulare che è così gloriosa, così cara a tutto il resto della nazione, e che tanto ha contribuito alla nostra prosperità nazionale e alle nostre gloriose tradizioni?

Ecco, o signori, quale è la vera quistione. Io capisco logicamente coloro i quali dicono che la marineria mercantile non perisce, che negano vi sia la malattia. Essi rassomigliano al medico che vi viene a tastare il polso, e vi dice che state bene, e poi dopo 6 o 7 ore vi vede con sorpresa passare all'altro mondo. Io credo piuttosto a quelli che colle cifre alla mano ci provano che la marineria scompare.

L'onorevole De Zerbi ha parlato della Società Puglia di Bari, e lo ringrazio.

Una Società che con le sue forze, colla sua iniziativa, senza precedenti, senza sussidi ha stabilito un servizio, che promette di essere una delle forze marittime più importanti del paese; ebbene, o signori, quella Società non ha dato più ora alcun dividendo.

Che cosa significa ciò, onorevole Plebano? Significa che sono i negozianti, i banchieri, che col loro contributo esclusivo mantengono questa forza, la quale per essi non ha nessuna utilità economica, che non è più remuneratrice perchè essi non ne cavano un guadagno. Essi la predispongono pel giorno in cui il paese ne avrà bisogno.

E non è dunque un servizio dello Stato?

Signori, io capisco che oggi voi avrete la perdita, domani voi continuato ad averla; ma scusatemi, ve lo ha dimostrato l'onorevole De Zerbi (e l'avrei dimostrato io se l'onorevole De Zerbi non m'avesse prevenuto) coi rendiconti, e coi rapporti alle adunanze degli azionisti. Ciò sarà assai difficile per l'avvenire. (*Interruzioni*) Oh! sono perle di genti-

luomini; intorno a ciò non ci può essere quistione. È un'amministrazione modello. (*Interruzione*)

E l'onorevole Franchetti, il quale si occupa di questi studi, avrebbe potuto tenerne conto nelle sue considerazioni.

No, non è solo un anno di crisi. Gli economisti io li rispetto. È uno studio, di cui tutti a un dipresso non possono qui fare a meno; ma me lo perdono, io trovo che gl'idealisti sono i più pericolosi. Quando voi mi venite fuori con le teorie vecchie e astratte, teorie che in fondo erano quelle del Bastiat sul libero scambio, io vi rispondo: vedete dove sono andate a finire quelle teorie in Europa!

Tutto vive oggi col suo bravo appoggio di protezione, tutto vive con un poco di sussidio. Lo Stato ha dei doveri e dei diritti assai più solenni di quelli che si foggiano dalle scuole degli assoluti liberisti. Lo Stato ha il dovere di pensare al suo avvenire e di non trovarsi sprovvisto, il giorno in cui possa aver bisogno di tutte le sue forze economiche e militari.

Se la marineria mercantile è in un deperimento tale che non è più remuneratrice, e il capitale, quel capitale che in Italia è così difficile, non può ripeterne alcun vantaggio, il mare ci sfugge irremissibilmente. E dopo che ci sarà sfuggito, sapete voi dove ricorrerete? Finirete per ricorrere alle grandi Compagnie sovvenzionate, perchè non potrete assolutamente farne a meno. Spenderete oggi 4 milioni all'anno se approvate la legge, e li spenderete bene. Ma fate il paragone, tra colui che è preveggenete e colui che non è preveggenete: è il caso della formica, la quale mette in serbo quel che le può servire nei tempi magri. Or bene, signori, voi distruggete oggi le vostre forze; ma siccome non è possibile che voi possiate vivere senza di esse, dovrete ricorrere allora ai mezzi straordinari, aggravando davvero il nostro bilancio voi dovrete allora avere artificialmente quello che ora non fareste che conservare con un piccolo aiuto, non gravoso pel bilancio.

Quattro milioni all'anno sono ben poco in confronto di quello che vi darà la marineria mercantile quando sarà prospera. Come già fu detto, quando avrete distrutto la marineria mercantile, avrete distrutto molte delle vecchie industrie del paese, che sono dipendenti e connesse alla marineria mercantile. Quando avrete distrutto queste industrie, potrete più riparare i danni che avrete arrecato alla finanza dello Stato?

Onorevole Plebano, il dire: " il bilancio dello Stato è magro, non spendiamo " è la cosa più facile; e l'assumere nella Camera la parte di cu-

stodi del bilancio è forse anche simpatica il più delle volte. Ma io credo che la vera difesa del bilancio si faccia, non già col non spendere il necessario, sol perchè spendendo si fanno sottrazioni al bilancio, ma invece studiando come impiegare bene il danaro e se l'impiego produca quegli utili economici finanziari e politici che il paese ha il diritto di aspettarsi dalla finanza dello Stato.

Ho detto che non farò che poche considerazioni, e quindi non andrò per le lunghe.

Io non voglio parlar della lotta fra il vapore e la vela; ma permettetemi di dire che se il nostro paese fosse posto sull'Oceano, io capirei meglio la formola: sopprimate la vela e non pensate che al vapore. Ma noi non siamo sull'Oceano. La nostra marineria a vela, astrazione fatta dal lungo corso, ci serve anche e potentemente in tutti i nostri commerci degli scali di Levante. Io non credo, o signori, che sia giusto dire: sopprimate la vela per attenerci esclusivamente al vapore.

Capisco anche quel che si è detto intorno a quelli tra i viaggi di lungo corso che sono affidati alla vela. Ma intendiamoci bene, essi son pochi. E bisogna poi esser giusti: dopo il taglio dell'istmo di Suez anche il lungo corso pel Capo di Buona Speranza, non è quello di una volta. Ma guardate, o signori, nell'Adriatico, guardate in quei mari che hanno poca larghezza, e in tutti i nostri Arcipelaghi. La nostra marineria a vela è di una importanza somma, perchè vi mette in comunicazione coi paesi orientali e serve a gran parte del commercio insulare.

Il dire: noi dobbiamo sopprimere assolutamente la marineria a vela per attenerci alla marineria a vapore, significa dire: sopprimate tutti i soldati e lasciate solo i capitani. Io credo che ciò sia un errore. Per tal guisa si va al sistema del monopolio delle grandi Compagnie, ed allora non vi sarà più che un privilegio.

Accetto le idee della Commissione, ma quando saremo agli articoli mi permetterò di fare delle osservazioni che ora nelle condizioni della Camera e vista l'ora tarda, non sarebbero del caso. Dico solo che noi dobbiamo (ed è principio fondamentale di ogni progresso civile) non distruggere nulla di quello che vi è, ma aggiungere quello che la civiltà ci ha importato. Le distruzioni, o signori, non possono essere legittime che quando sono indirizzate a tutto ciò che impedisce il progresso civile.

Ora, o signori, è la marineria a vela che può essere ed è nel fatto paralizzata dal vapore, ma non viceversa.

Se questo fosse, vi direi, uccidete la marineria a

vela perchè io tra il passato e il presente mi tengo a questo. Ma se è vero che ciò avviene in senso inverso, se è vero che è la marineria a vapore quella che paralizza e fa grossa e fatale concorrenza alla marineria a vela, lasciate vivere quella che non vi produce ostacolo; lasciate vivere il servo, se questo vi dà dei vantaggi, e non impedisce chi lo comanda nelle grandi iniziative.

Signori, io finisco rivolgendolo una preghiera alla Camera.

Ho sentito l'onorevole Plebano pronunciare una frase, che senza dubbio egli non ha detto che con buona intenzione. Egli ha detto: ci rivedremo a Filippi! Filippi, nella Camera, è l'urna. (*ilarità*)

Or bene, vecchio deputato come lui, io mi permetto di esprimere il voto che le opinioni della Camera siano franche e leali. Dico questo non facendo torto ad alcuno che è qui, e parlo in astratto.

Noi siamo stati in molti che abbiamo parlato in favore di questa legge, siamo in maggioranza, una grande maggioranza; non vi sono state che due voci valorose, ma due sole voci contrarie alle nostre.

Se nella votazione degli articoli avverrà lo stesso, e poi innanzi all'urna risultasse una maggioranza diversa, permettete che lo dica, le istituzioni dovrebbero deplorare un tal fatto.

Ricordatevi, o signori, che innanzi al paese noi dobbiamo avere il coraggio delle nostre opinioni, perchè gli dobbiamo dire nettamente quali sono i suoi veri interessi, e dobbiamo votare in conformità delle nostre idee.

Così solo possono vivere i popoli liberi, quelli che hanno diritto a un grande avvenire. (*Benissimo! bravo!*)

Annunzio di due domande d'interrogazione e d'interpellanza.

Presidente. Dichiaro chiusa la votazione. Si proceda alla numerazione dei voti.

(*I segretari fanno lo scrutinio.*)

Intanto annunzio alla Camera che sono giunte alla Presidenza una domanda d'interrogazione e una domanda d'interpellanza.

La domanda d'interrogazione è la seguente:

“ Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro di agricoltura sui risultati delle trattative iniziate colle maggiori Casse di risparmio, a fine di agevolare il coordinamento della loro

azione con quella degli Istituti popolari cooperativi.

“ Pavesi. ”

Prego gli onorevoli ministri presenti di comunicare questa domanda d'interrogazione al loro collega, il ministro di agricoltura.

La domanda d'interpellanza è dell'onorevole Costa, ed è così concepita:

“ Il sottoscritto, riferendosi alla sua interrogazione, presentata nel gennaio scorso, e svolta il primo febbraio, chiede d'interpellare l'onorevole ministro di grazia e giustizia sulla sorte riservata al giovane Adamo Mancini d'Imola, arrestato e sottoposto al carcere preventivo da più di 13 mesi per affissione di un manifesto qualificato sedizioso. ”

Prego l'onorevole ministro guardasigilli di dichiarare se e quando intenda di rispondere a questa domanda di interpellanza.

Pessina, ministro di grazia e giustizia. Dirò domani se e quando intendo di rispondere alla domanda d'interpellanza dell'onorevole Costa. Comunicerò, poi, al mio collega, il ministro di agricoltura, l'interrogazione dell'onorevole Pavesi.

Presidente. È presente l'onorevole Costa?

(*Non è presente.*)

Così rimane stabilito.

Il presidente annunzia essere risultata nulla la votazione per mancanza di numero legale.

Presidente. Risultando dalla numerazione dei voti che la votazione fatta sul disegno di legge per la ricostituzione dell'ufficio ipotecario in Potenza, non ha raggiunto il numero legale, dichiaro nulla la votazione stessa, che si rinnoverà domani.

Avverto che il numero dei deputati presenti in Roma supera di gran lunga il numero legale; ed io mi auguro che essi vorranno intervenire alla seduta di domani, per prender parte almeno alla votazione. (*Benissimo!*)

Domani, alle 11, sono convocati tutti gli Uffici; alle 2, seduta pubblica.

La seduta è levata alle ore 6,40.

Ordine del giorno per la tornata di domani.

1^o Rinnovazione della votazione a scrutinio segreto del disegno di legge: Ricostituzione dell'ufficio delle ipoteche di Potenza distrutto dall'incendio.

- 2º Seguito della discussione sui provvedimenti relativi alla marina mercantile. (149) (*Urgenza*)
- 3º Responsabilità dei padroni ed imprenditori nei casi di infortunio degli operai sul lavoro. (73) (*Urgenza*)
- 4º Riconoscimento giuridico delle Società di mutuo soccorso. (127) (*Urgenza*)
- 5º Modificazioni alla legislazione sugli scioperi. (114)
- 6º Ordinamento dei Ministeri e istituzione del Consiglio del tesoro. (187) (*Urgenza*)
- 7º Disposizioni intese a promuovere i rimboschimenti. (35) (*Urgenza*)
- 8º Stato degli impiegati civili. (68) (*Urgenza*)
- 9º Abolizione delle decime e di altre prestazioni fondiari. (86) (*Urgenza*)
- 10º Pensioni degli impiegati civili e militari, e costituzione della Cassa pensioni. (22) (*Urgenza*)
- 11º Estensione alle provincie Venete, di Mantova e di Roma della legge sulla coltivazione delle risaie. (194) (*Urgenza*)
- 12º Ampliamento del servizio ippico. (208) (*Urgenza*)
- 13º Provvedimenti relativi alla Cassa militare. (23)
- 14º Impianto graduale del servizio telegrafico. (190)
- 15º Impianto di un osservatorio magnetico in Roma. (207)
- 16º Riforma della legge provinciale e comunale. (1)
- 17º Riordinamento della imposta fondiaria. (54)
- 18º Disposizioni sul divorzio. (87)
- 19º Spese straordinarie da iscriversi nel bilancio del Ministero della guerra per gli esercizi dal 1885 al 1892. (182) (*Urgenza*)
- 20º Provvedimenti per Assab. (242) (*Urgenza*)
- 21º Modificazione della legge sulla tassa di ricchezza mobile. (292)
- 22º Disposizioni sulla vendita dei beni comunali incolti. (269)
- 23º Facoltà all'Associazione della Croce Rossa Italiana di contrarre un prestito a premi. (282)
- 24º Suddivisione della circoscrizione giudiziaria ed amministrativa mandamentale di Pistoia. (118)
- 25º Accordo fra l'Italia ed il Siam circa l'importazione e la vendita delle bevande nel Siam. (290)
- 26º Spesa straordinaria per il servizio della Cassa militare. (272)
- 27º-28º-29º Rendiconti generali consuntivi dell'amministrazione dello Stato e del Fondo per il culto per gli esercizi del 1880-1881-1882. (19-20-130)
- 30º Trattato di commercio fra l'Italia e la Corea. (291)
- 31º Estensione della pensione dei *Mille di Marsala* agli sbarcati a Talamone. (216) (*Urgenza*)
- 32º Disposizioni relative alla costruzione del palazzo del Parlamento. (169)
- 33º Ordinamento del credito agrario. (268)
- 34º Modificazioni al repertorio della tariffa doganale. (191)

PROF. AVV. LUIGI RAVANI

Capo dell'ufficio di revisione.

Roma, 1885. — Tip. della Camera dei Deputati
(Stabilimenti del Fibreno).

