

CONDIZIONI

L'abbonamento è obbligatorio per un anno e costa L. 4 — Pagamenti anticipati — Spedizione a domicilio. Non si vendono numeri separati

Prezzo delle inserzioni da convenirsi

LA PROVINCIA

RASSEGNA DEGLI INTERESSI ECONOMICI

AVVERTENZE

Per associazioni, inserzioni od altro, rivolgersi alla Direzione del giornale *La Provincia*, presso la Segreteria della Camera di Commercio ed Arti di Trapani.

I manoscritti non si restituiscono — Le lettere non affrancate si respingono

— ORGANO DELLA CAMERA DI COMMERCIO ED ARTI DI TRAPANI —

Si pubblica il 15 e il 30 d'ogni mese — Si spedisce alle Camere di Commercio del Regno, ai Municipi della Provincia, ed ai giornali che accordano il cambio.

CAMERA DI COMMERCIO ED ARTI

DELLA PROVINCIA DI TRAPANI

SULLE CONDIZIONI E SUI BISOGNI DELLA MARINA MERCANTILE ITALIANA
DI MEDIA E PICCOLA PORTATA

Essendo oramai giunto il momento di provvedere nel campo legislativo ai bisogni gravissimi in cui versa la Marina Mercantile Italiana, il sottoscritto crede suo dovere invocare l'attenzione del Parlamento e del Governo sulle peculiari condizioni della media e piccola industria marittima, nella speranza che essa sia con altrettanta cura tenuta in considerazione nell'opera riparatrice che va ad iniziarsi.

Già una prima volta la Camera di Commercio di Trapani ebbe a rassegnare in forma pubblica le sue idee e le sue proposte su questo importante lato del problema riguardante l'industria marittima nazionale, e fu nell'occasione dei lavori preparatori dell'On. Commissione d'Inchiesta.

E giacche non risultano in atto mutate le condizioni e i bisogni della marina di media e piccola portata, di cui si rese interprete, a mezzo di una commissione speciale, questa commerciale Rappresentanza, il sottoscritto riproduce le considerazioni e i voti allora dalla detta Commissione formulati, null'altro aggiungendo se non la preghiera efficacissima che questa si larga parte dell'attività nazionale sia pur essa validamente sorretta e tutelata.

Colla piena convinzione di esercitare un legittimo diritto ed adempire un vero dovere, la Commissione si accinge a studiare la quistione dal lato peculiare degli interessi della piccola marina.

Non è certamente nelle nostre intenzioni esordire in questo tema con vane recriminazioni, ma pure e giocoforza costatare che nell'odierno movimento in favore della marina nazionale, è stato assolutamente trascurato l'interesse della piccola industria marittima, la quale, modesta perchè non è rappresentata da grossi capitali e da poderoso materiale, e pur considerevole per numero, per importanza, per affari, e rappresenta sul mare il medesimo compito benefico di vitalità, che hanno nelle città e nelle campagne le piccole industrie.

La Commissione potrebbe in questo tema affermare soltanto che il solo fatto della sua esistenza pur colpita dal disastro comune, autorizza la piccola industria marittima ad esigere che ancor essa sia compresa nei provvedimenti che saranno per prendersi.

Ma non crediamo che ciò basti, e procureremo dimostrare 1° l'importanza di questo movimento nel cui interesse abbiamo intrapreso lo studio presente, 2° l'avvenire che ad esso è riservato, 3° la maggiore estensione dei danni di cui è stato colpito.

1° Questa prima tesi che andiamo a svolgere, presentasi già bella e risolta per chi spassionatamente riflette che in Italia, fatta astrazione di Genova e Napoli, ed in parte anche di Messina, Ancona, Palermo, Livorno, Venezia e qualche altro Compartimento, tutti gli altri sono esclusivamente impegnati nel movimento della piccola industria marittima. Che cosa è in fatti questa industria? È appunto il cabottaggio tra i diversi ed innumerevoli porti bagnati dal Mediterraneo, e il traffico delle coste italiane, diminuito per quanto si voglia a causa della concorrenza vittoriosa delle ferrovie, ma pur sempre di non lieve

importanza. In questo movimento, i prodotti dell' Affrica e dell' Oriente, le materie prime delle varie Provincie italiane, sono continuamente scambiati o riversati nei grandi centri commerciali, e con febbrile attività i bersaglieri della marina, i piccoli bastimenti, si moltiplicano, si affieffano, alimentano un commercio attivissimo. A questo aggiungasi la pesca delle spugne, del corallo e dei pesci da salato, e vi ha quanto basta per formarsi un esatto criterio dell' importanza di questo grande ramo della marina italiana.

A questo punto per dimostrare colle cifre quello che è stato detto finora, registriamo il quadro dei bastimenti iscritti nel Compartimento di Trapani aggiungendovi quelli di Castellammare del Golfo, aggregato ad altro Compartimento ma appartenente a questa Provincia

Minori di 11 tonnellate	N	117	—	Tonnellate	637
Da 11 a 30	»	»	257	—	» 4925
Da 31 a 50	»	»	80	—	» 3088
Da 51 a 100	»	»	37	—	» 2567
Da 101 a 200	»	»	15	—	» 2070
Da 201 a 300	»	»	3	—	» 698
Da 301 a 400	»	»	1	—	» 351
Da 401 a 500	»	»	1	—	» 437
Totale N					511 — Tonnellate 14773

Questo materiale ha ai suoi servizi circa 7 mila iscritti nelle Matricole degli Uffici di porto.

Ha diritto dunque alla considerazione del Governo questa piccola industria di cui noi rappresentiamo una parte relativamente importante in riguardo al traffico, ma minima in rapporto al numero dei Compartimenti che si trovano nell' identica condizione. E però la Commissione vivamente fa voti perchè la Inchiesta, il Governo ed il Parlamento ne prendano seriamente a cuore gl' interessi.

2° È opinione comune tra noi che questa industria, se verrà convenientemente aiutata, forse non sarà mai per venir meno e sosterra vittoriosamente la concorrenza delle ferrovie litoranee e dei piroscafi.

La forma del decadimento attuale della nostra marina, e di quella delle altre Nazioni che, per altro più provvide di noi, si arrestarono per tempo sulla via disastrosa, non è gran fatto dissimile di quella già subita dalle grandi industrie manifattrici al primo attuarsi dei poderosi e nuovi trovati meccanici. In queste come in quella il vecchio sistema crollò, e diede luogo a nuovo indirizzo, i provvedimenti si trovarono pronti alla riscossa, il resto decadde ed indi scomparve.

Ma in quelle vicende, che furon pur esse terribili, si annientarono forse le piccole industrie? Al contrario, dapoiche poterono fino a certo punto salvare dalla rovina totale le manifatture informate sull' antico sistema, e riuscirono efficacissime collaboratrici della nuova industria risorta. E serva ad esempio l' Italia, e gli splendidi risultati della sua piccola industria, messi in evidenza da quest' ultima Esposizione.

Così pare che debba avvenire nella marina. Le navi che, assai probabilmente, son destinate a scomparire dal traffico mondiale, son quelle che possono assimilarsi alle vecchie e grandi industrie annientate dai progressi della meccanica, i piccoli bastimenti che modestamente attendono a quel continuo scambio in un ambito ristretto, veri veicoli del mare, sono i rappresentanti di quella piccola industria, che non fu scossa, non fu annientata dai nuovi trovati, ma continuò efficacemente l' opera sua utilissima e non meno proficua.

Ne sembri esagerata questa ipotesi e poco conforme al vero la similitudine da noi accennata, all' argomento della grande e piccola manifattura, potremmo aggiungere quello delle corriere che non annientarono i carri, quello delle ferrovie che non distrussero le corriere, e cento esempi nei quali vedremo funzionare lo strumento perfetto, poderoso, gigante di una grande produzione, e contemporaneamente il modesto utensile che pur esso utilizza le forze produttive dell' uomo e della natura. E siccome non vi ha ragione alcuna che impedisca di generalizzare questo fatto constatato ed applicarlo all' industria marittima, ci crediamo autorizzati ad affermare che il piccolo e medio cabottaggio vivrà sempre per raccogliere e trasportare quei prodotti che le ferrovie han lasciato indietro, che i piroscafi non hanno potuto incettare.

Nel campo pratico per altro, troviamo perfettamente giustificata questa previsione. In vero, per non parlare che del nostro movimento soltanto, diremo che esso esercitarsi, oltre che nei vari porti del Regno, in Tunisia, Algeria, Soria, Mar Nero, Danubio, Arcipelago greco e Marsiglia. Esso, oltre alla pesca surricordata, consiste nella incetta, nel trasporto e nello scambio continuo dei prodotti agricoli e dei salati, esercitato volta a volta secondo le esigenze o i bisogni dell' uno o dell' altro mercato, e per conto dello armatore. Qual potrebbe essere lo strumento di questa industria — il grande piroscafo, la cui esistenza è subordinata alle esigenze di un' impresa considerevole, e che più che a servizio dei singoli interessi particolari è sottomesso a quello di essa impresa, ovvero il piccolo bastimento che assolutamente si dedica alle piccole e particolari imprese, ed è il docile veicolo ai comandi presentanei del bisogno?

Nessuno potrà mai restar dubbioso di fronte a questa domanda. Data la niuna convenienza di sostituire in molti casi i piroscafi piccoli ai piccoli bastimenti, data come condizione assoluta per la vita dei grandi piroscafi l'impresa poderosa anziché l'interesse singolo di tanti privati piccoli tornaconti, il cabottaggio pur dianzi ricordato non sarà mai per finire e risulterà sempre proficuo, come in generale le piccole industrie esercitate con istrumenti limitati ma più docili.

Se non che, ad ottenere che il cabottaggio si risollevi dal suo decadimento, e possa aspirare al suo avvenire, è indispensabile che venga prontamente e convenientemente aiutato.

3° Esso si trova più seriamente colpito dalla crisi in cui versa la marina, perchè più gravemente esposto ai colpi tremendi del fisco. Ecco il terzo assunto propostoci.

Questo stato eccezionale, e determinato in parte dalla condizione stessa delle cose, dappoiché se i grossi capitali e le grandi imprese possono sino a certo punto offrire una resistenza maggiore, i modesti capitali e le imprese di minor mole difficilmente giungono a sostenersi senza rasentar la rovina. E di ciò ne abbiamo l'esempio dappertutto e tra noi, colla vendita di un gran numero di piccoli bastimenti, e il disarmo di tanti altri.

Ma d'altro canto, per noi, come per parecchi altri Compartimenti marittimi, due cause singolari han determinato lo sfacelo della industria marittima.

Anzitutto, questa industria che abbiamo chiamato piccola, offre un campo più vasto all'applicazione delle tasse ed all'esacerbazione della Ricchezza mobile. Come con molta chiarezza ha detto la Deputazione della Marina di Trapani nelle sue risposte al questionario, condizione essenziale per la vita del cabottaggio esercitato con piccoli bastimenti, è di affrettarsi, di moltiplicare i viaggi, di non perder tempo per via, cosicché continuo e l'andirivieni di un bastimento trapanese con la Tunisia, l'Algeria o con Malta. E lo stesso succede nell'Adriatico, e lo stesso in Sardegna. Ogni partenza, una tassa di patente, ogni arrivo a destinazione, una tassa consolare, ogni ritorno in porto una tassa sanitaria, e di ancoraggio o di tonellaggio, si moltiplichino questi pagamenti per 15 e più volte in ciascun anno, ci si aggiunga la Cassa Invalidi, si consideri che lo Agente delle tasse, con questo continuo movimento si crede autorizzato a ritenere come enorme il guadagno del trafficante, e si vedrà quanti danni soffre il povero armatore per una serie di imprese che a stento servono a compensarlo di tutte le spese sofferte.

E d'altro canto, una seconda peculiarità s'incontra nella nostra e nelle marine equivalenti, che son molte in Italia, ed è che l'armatore e contemporaneamente trafficante, val quanto dire che esso si serve del bastimento come di un mero e semplice strumento di produzione. Or nelle regole comuni, la produzione e lo strumento sono in massima colpiti soltanto da una tassa, esempio l'industria agricola esercitata per conto proprio, la quale è soltanto passibile dell'imposta prediale, qualunque sia il movimento dei capitali impiegati nella coltivazione. Ma nella marina questo non avviene ed il fisco applica l'imposta di Ricchezza mobile sullo stesso individuo, una prima volta come armatore, supponendo che non leggi a se stesso il suo bastimento, ed una seconda volta come trafficante per l'impresa che tenta col bastimento medesimo.

È questa certamente una condizione anormale, che dovrebbe modificarsi ad ogni costo, affinché si giunga a ristabilir le sorti della marina. E però s'insiste vivamente invocando che l'Inchiesta voglia acclarare gli estremi su esposti, e farne argomento di convenienti proposte.

Ecco adunque dimostrati i tre assunti, argomento di questa seconda parte del rapporto. Il cabottaggio medio e piccolo in Italia ha un'importanza massima e forse preponderante, ad esso pare riservato un avvenire sicuro ed immancabile, esso risulta più vivamente colpito dagli effetti di un sistema fiscale che inaridisce la fonte della vitalità economica. L'Inchiesta adunque, il Governo ed il Parlamento dovrebbero senza meno procurarne i possibili miglioramenti con tutti quei mezzi che saranno del caso.

La Commissione esprime i voti seguenti.

a) che in ordine all'applicazione dell'imposta, la marina di piccola portata venga assimilata all'industria agricola, e quindi gravata una volta soltanto della Ricchezza mobile, e non già due volte come l'è attualmente, cioè per il presunto nolo e per il traffico che esercita,

b) che sia pure sospesa l'applicazione delle altre tasse marittime e sanitarie per bastimenti di non oltre 100 tonnellate,

c) che le dette tasse sieno ridotte per bastimenti di maggiore portata e ne sia limitata l'applicazione ad una volta soltanto, e non già per ciascuno dei viaggi.

In base alle considerazioni di fatto che precedono, il sottoscritto mentre invoca dal Parlamento e dal Governo che i voti già rassegnati dalla Camera di Commercio di Trapani alla Onorevole Commissione d'Inchiesta ottengano favorevole accoglimento, rivolge speciale preghiera alle Rappresentanze commerciali del Regno perchè vogliano accordare la loro efficace cooperazione in favore della piccola industria marittima, così benemerita fattrice della prosperità nazionale.

Trapani 27 Aprile 1885.

Il Presidente

G. D'ALF

Il Segretario

AVV. MONDINI

ESPOSIZIONE ARAGONESE DEL 1885 IN SARAGOZZA

Nell'interesse dei nostri produttori, pubblichiamo tradotto il seguente programma favoriti dal Vice-Consolato di Spagna in Trapani

INVITO

Furono, in altri tempi i tornei, combattimenti nei quali la galanteria ed il valore, la destrezza e la forza fisica, procuravano ottenere i premi che la bellezza tributava a coloro che meglio si distinguevano. L'esercizio delle armi era allora l'unica occupazione, salvo il chiostro degli uomini il cui spirito commovevasi al desiderio di servir la patria e di ottenere il plauso e la considerazione dei loro concittadini.

La civiltà cristiana ruppe il corso di quella eroica preoccupazione, e nobilitando il lavoro, fondò le associazioni che debellarono i feudi — i borghi che smantellarono i castelli.

L'attività umana risorse fraterna e caritativa, e cambiò la spada da combattimento per l'aratro e la spola. Il mondo si compiacque innanzi al nobile spettacolo delle Repubbliche italiane, e si accinse ad imitarle, subito allora le Industrie ed il Commercio si ebbero un importante seggio nei senati, e servirono di guida ai popoli nel cammino della produzione.

Le esposizioni sono i tornei del Secolo XIX.

Vincere in queste lotte è l'ambizione dei privati come dei popoli.

Sia benedetta l'ora in cui il Redentore ci rese fratelli a tutti gli uomini, ed alla guerra venne a sostituire il lavoro!

Ispirata da queste considerazioni la R. Società Economica Aragonese, autorizzata dalla Ordinanza Reale del 27 febbraio, bandisce un'Esposizione che dovrà celebrarsi sotto la direzione di una Giunta da essa stessa nominata, e che obbedirà al seguente

Regolamento

Art 1 Il 1° settembre prossimo avrà luogo in questo Capo-luogo la solenne apertura dell'Esposizione Aragonese del 1885

Art 2 Saranno ammessi all'Esposizione

1 Ogni genere di Studi, Memorie o Invenzioni che abbiano attinenza con l'oggetto della medesima,

2 I prodotti d'ogni natura della Provincia di Aragona,

3 Gli altri delle provincie Spagnuole,
4 I prodotti stranieri che si presentano,

Art 3 L'Esposizione avrà luogo nel locale destinato, nelle vicinanze di Saragozza

Durerà dal 1° settembre sino al 31 ottobre seguente

Art 4 Gli oggetti destinati all'Esposizione si classificheranno in una delle 6 grandi divisioni seguenti

- 1 Scienze
- 2 Arti liberali
- 3 Agricoltura
- 4 Industrie meccaniche
- 5 Industrie chimiche
- 6 Industrie estrattive

Ciascuna divisione comprenderà le suddivisioni che saranno determinate nel regolamento

Art 5 Gli Espositori rimetteranno prima del 4 giugno una nota o scheda d'iscrizione, che specifichi

- a) il nome e cognome, professione, domicilio, residenza e Provincia,
- b) il nome dello stabilimento, fabbrica, terreno o sito produttore,
- c) i premi ottenuti in altre esposizioni;

d) una relazione circostanziata degli oggetti e prodotti di cui si domanda la ammissione, e il loro prezzo sul luogo di produzione, se si crede conveniente. Questa relazione servirà per la compilazione del catalogo,

e) lo spazio necessario per la collocazione degli oggetti e prodotti da esporre, coll'indicazione delle dimensioni di larghezza, lunghezza ed elevazione,

f) tutte le osservazioni che si stimeranno utili,

g) data della domanda e firma dell'espositore

La Giunta Direttiva distribuirà a tutti coloro che lo domanderanno, schede di iscrizione stampate

Coloro che desiderano installazioni speciali, fuori dell'edificio, invieranno uno schizzo, con descrizione del locale, e tanto questi come coloro che avranno bisogno di forza motrice per le loro macchine, s'intenderanno direttamente con la Giunta Direttiva entro il 4° di giugno

Per facilitare la compilazione di questi dati la Giunta direttiva dell'Esposizione Aragonese farà stampare appositi formulari che metterà a disposizione degli espositori che ne facciano richiesta. Nella prima divisione, art 4 sono anche compresi gli argomenti poetici, e dovranno accompagnarsi da piego chiuso col nome dell'autore, titolo scientifico, residenza e firma

La nota o scheda d'iscrizione di cui nel presente articolo dovrà dirigersi al seguente indirizzo

« Sig. Presidente della Giunta Direttiva dell'Esposizione Aragonese del 1885 — Saragozza »

Art 6 La Giunta Direttiva, in vista della domanda di cui all'articolo antecedente, fisserà lo spazio che concede allo Espositore, e le condizioni per la forza motrice

Art 7 La concessione dello spazio negli edifici dell'Esposizione, è gratuita

Art 8 Gli oggetti destinati all'Esposizione saranno spediti e collocati nello spazio assegnato a cura e spese dell'Espositore

La recezione di essi comincerà il 15 luglio e terminerà il 15 di Agosto

Le condizioni per l'ammissione di animali, piante e frutti saranno opportunamente fissate dalla Giunta

Art 9 Gli Espositori invieranno gli oggetti in quantità sufficiente, i cereali e i prodotti simili in cinque litri, i liquidi che non si dovranno analizzare, in un litro e quelli da analizzarsi, in due

Art 10 Non saranno ammesse alla Esposizione la polvere da sparo, e le materie esplosive o pericolose

Le sostanze alcooliche, spiritose o infiammabili, l'etere, il cloroformio, gli acidi, i sali corrosivi ed altri simiglianti, si potranno ammettere con espressa licenza della Giunta, previa le precauzioni che la stessa crederà necessario esigere

Art 11 La Giunta si riserva il dritto di respingere qualcuno degli oggetti tra quelli che si presentano all'Esposizione

Art 12 Tutti gli invii dovranno essere accompagnati da due Polizze contenenti il nome e la qualità dell'Espositore o la sua firma sociale, il domicilio, il numero e peso dei colli, ed una descrizione degli oggetti trasmessi

La Giunta somministrerà i modelli delle dette Polizze agli Espositori che ne faranno richiesta, direttamente alla medesima

Art 13 Gli animali che si presenteranno, dovranno essere preventivamente riconosciuti dal Veterinario appositamente dalla Giunta designato

La manutenzione e custodia di essi nel locale dell'Esposizione sarà a carico degli Espositori

(Continua)

VINCENZO SARACENI, Gerente, responsabile

Tipografia Giuseppe Gervasi-Modica