



ANNUARIO

Della

R. SCUOLA SUPERIORE DI COMMERCIO

IN VENEZIA

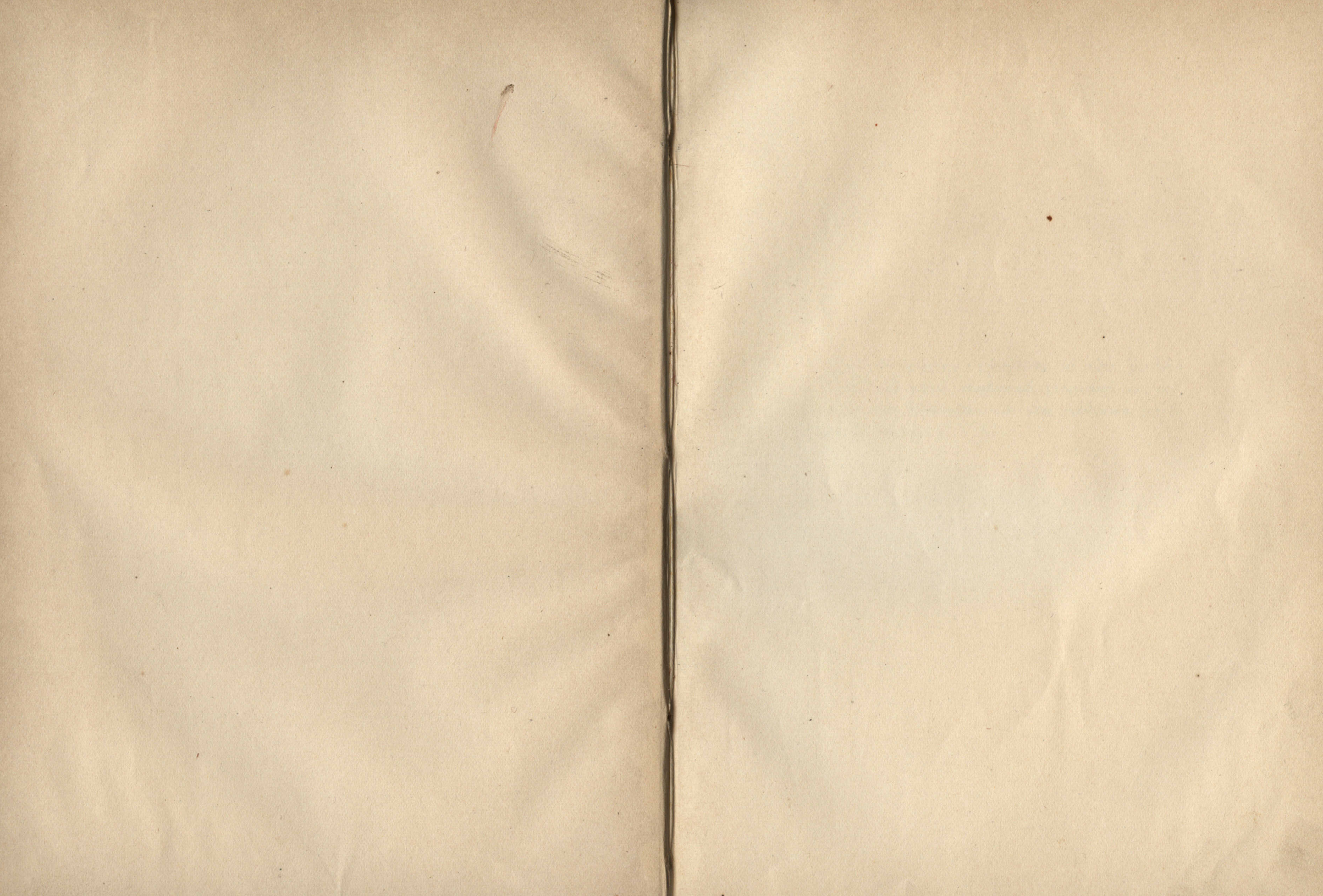


1910 - 1911

ORE DI
FICIALI
ECONOMIA E COMM.
1



R. ISTITUTO SUPERIORE DI
PUBBLICAZIONI UFFICIALI
ECONOMIA E COMM.
BIBLIOTECA
540
1
VENEZIA



Il presente Annuario è più ristretto del solito, perchè i dati statistici, gli statuti, regolamenti, programmi ecc. ecc. figureranno nella Monografia che sarà pubblicata per la prossima Esposizione di Torino.

ANNUARIO

DELLA

R. Scuola Superiore di Commercio

IN VENEZIA

PER L'ANNO SCOLASTICO 1910-1911



VENEZIA
ISTITUTO VENETO DI ARTI GRAFICHE

1911



RELAZIONE

SULL'ANDAMENTO DELLA SCUOLA NELL'ANNO SCOLASTICO
1909-1910 LETTA IL 10 NOVEMBRE 1910 NELLA SOLENNE
APERTURA DEGLI STUDI DAL DIRETTORE PROF. CAV.
ENRICO CASTELNUOVO.

*In nome di S. M. Vittorio Emanuele III dichiaro aperto
in questa R. Scuola superiore di commercio l'anno
accademico 1910-1911.*

Col pensiero rivolto a un collega io principiavo la mia Relazione dell'anno scorso; col pensiero rivolto a lui comincio quella d'oggi, lieto bensì che le condizioni di salute del nostro Professor Renato Manzato non ispirino più nessuna inquietudine, ma dolente ch'esse non siano ancora tali da consentirgli di riprendere il suo insegnamento. Ond'egli chiese ed ottenne l'aspettativa, durante la quale noi speriamo ch'egli possa completare la sua guarigione e mettersi in grado di tornare fra noi. Intanto il Prof. Biagio Brugi, onore dell'Università di Padova e degli studi giuridici, ha accondisceso ad assumere pel 1909-1910, e assumerà pel 1910-1911, la supplenza del diritto civile nella nostra Scuola, e dell' inestimabile servizio ch'egli ci rende io gli esprimo quì tutta la nostra riconoscenza.

Un altro dei nostri professori colpito da grave infermità (e mi è molto penoso dover dare a questa prima parte del mio discorso il carattere d'un bollettino sanitario) il Prof. Adriano Belli, di lingua e letteratura tedesca, non potè l'anno passato, e non potrà quest'anno impartire le sue lezioni e si trova egli pure in aspettativa. Fatto dolo-

roso per lui e per la Scuola che considera il nuovo Professore come un preziosissimo acquisto. E noi abbiamo piena fiducia ch'egli risani, e gli serberemo la cattedra sin che lo conceda la legge, cercando nel frattempo di sostituirlo nel modo migliore. La sostituzione ebbe, nel 1910, varie peripezie. Cominciò tardi perchè si attendeva sempre la venuta del Belli; fu poi data al Dr. Velio Zanolli, libero docente dell'Università di Padova, uomo di molto ingegno e di molta cultura, che però, richiamato da' suoi uffici universitari, la tenne solo fino alle vacanze di Pasqua. Pei mesi seguenti ci riuscì di vincere l'ultime riluttanze del chiarissimo Professore Baragiola, il quale volle ricordarsi dei vincoli che lo legavano a noi e accrebbe le sue benemeritenze verso la Scuola prestandoci la valida opera sua sino alla chiusura dell'anno. Saremmo stati lieti di assicurarcene nuovamente la collaborazione, ma poichè a lui è grave, specie nella stagione invernale, il recarsi più volte alla settimana a Venezia, abbiamo cercato di combinare altri-menti e vi eravamo riusciti con nostra piena soddisfazione, quando all'ultimo momento sorse qualche difficoltà che ci auguriamo di poter superare.

A un dissidio tra il Professor Fradeletto e la Scuola in seguito a incidenti su cui è inutile ritornare accenno solo per dire che ogni questione fu appianata e ogni malinteso fu tolto, onde l'illustre uomo ritirò le dimissioni che, mesi addietro, egli aveva presentate. Egli ben sa che in questa Scuola ov'egli entrò come insegnante nell'età in cui altri entrano come discepoli, in questa Scuola ove i colleghi anziani salutarono la sua fulgida aurora e i colleghi nuovi lo videro meritamente salito agli onori e alla fama,

non vi sono nè vi possono essere a suo riguardo altri sentimenti che di rispetto e d'amore. E se per noi sarebbe stata grave amarezza il cessar d'averlo compagno, ci sia lecito credere ch'egli pure avrebbe provato l'acerbità dello strappo da luoghi e persone che la lunga consuetudine accomunò alla sua vita, e che sopra ogni cosa gli sarebbe doluto il separarsi quasi ostile dai giovani pei quali nessuno meglio di lui può trovar la parola che all'ora opportuna blandisce e all'ora opportuna corregge.

Quì giustizia vuole ch'io nomini, accanto al Fradeletto, il suo valido cooperatore Prof. Gilberto Sécrétant che già da parecchi anni lo sostituisce efficacemente nelle assenze impostegli dai doveri di deputato e che continuerà a supplirlo allo stesso modo per incarico del Consiglio direttivo, il quale ne apprezza il versatile ingegno e la varia cultura.

Null'altro di nuovo nei nostri insegnamenti ordinari.

I due corsi liberi di lingua turca e di lingua giapponese, istituiti nel 1908-1909, proseguirono con buon successo nel 1909-1910, mercè lo zelo dei due insegnanti A. Kerbadjian e Takeo Terasaki. Anzi i più assidui frequentatori di tali corsi diedero a Giugno l'esame, in presenza, pel giapponese, del Console di quello Stato, Comm. Guglielmo Berchet; pel turco, delle Loro Eccellenze Berovich Pascià e Djieladdin Pascià, Console ottomano in Venezia. E, per mezzo del Console, il Ministero della P. I. volle farci avere tre splendide pubblicazioni da consegnare ai tre migliori allievi del corso che sono i giovani Guido Pizzo, Onorato Cugusi e Spiridione Anagnostis A. S. E. il signor Console che procurò il dono, al Governo otto-

mano che mostrò di giudicare con benevolenza la nostra iniziativa siano quì rese pubbliche grazie. E grazie alla Camera di Commercio per averci mantenuto pel 1909-1910, come speriamo farà nel 1910-1911, il piccolo sussidio pel giapponese.

Mercè l'abnegazione di un dotto filologo, al quale gli anni crescon vigore e i cui riposi son fatti di lavoro e di studio, il Prof. Daniele Riccoboni, potemmo introdurre l'insegnamento libero d'una terza lingua, la spagnuola, che, più facile delle altre due, incontrò il favore dei nostri allievi. Molti s'iscrissero; dodici fra questi subirono con buon successo gli esami.

Per finire dei corsi liberi, dirò altresì che il nostro decano Prof. Tito Martini, tenne anche quest'anno, con l'usata lena giovanile, le sue lezioni di elettro-chimica.

Bandimmo in Febbraio il concorso a due borse della Fondazione Vincenzo Mariotti, una per l'Asia Minore, l'altra per l'India, tutt'e due da 5 mila lire. Al concorso chiusosi il 30 Giugno parteciparono cinque nostri licenziati; uno solo fu scelto e una sola borsa fu conferita, quella per l'India. Non che i quattro aspiranti messi da parte fossero privi di merito, ch'erano anzi fra gli ottimi nostri studenti. Ma la Commissione nominata in grembo del Corpo accademico con l'ufficio di esaminare i titoli dei candidati e di fare le sue proposte partì da un concetto che a noi sembra giustissimo e che il Consiglio direttivo accettò. Non si tratta di borse di perfezionamento assegnate in premio a giovani di valore che vogliano allargare la loro cultura economica. Queste borse Mariotti, anche secondo gl'intendimenti del fondatore, devono essere uno dei tanti mezzi

con cui il nostro paese cerca di espandere i propri traffici, di assicurar nuovi sbocchi ai prodotti dell'industria nazionale. Perciò, nel concederle, più che ai risultati scolastici, convien badare all'attività che i concorrenti abbiano dimostrata dopo ottenuta la loro licenza, all'affidamento ch'essi diano di voler dedicarsi al commercio. In base a tali considerazioni noi abbiamo accordata la preferenza al Dr. Giuseppe Gmeiner, di famiglia residente in Venezia, il quale, licenziato dalla Scuola nel 1906, stette per dieci mesi a Milano nella Società coloniale italiana, fu poi corrispondente estero ed agente marittimo alla *Speditionsk-Aktien-Gesellschaft* di Trieste, e passò di là a Chemnitz, in Sassonia, presso una ditta importatrice di coloniali e di derrate alimentari. Il Dr. Gmeiner, che possiede ormai il grado di maturità e d'esperienza necessario per avventurarsi in lontane contrade, partirà presto per la sua destinazione e intanto va procurandosi notizie ed appoggi, ed è in costanti rapporti con la Direzione del nostro Museo Commerciale, sempre pronta a favorire ogni utile iniziativa.

Il concorso alla borsa per l'Asia Minore sarà riaperto nel termine più breve possibile.

Noi abbiamo voluto che, anche nel 1910, la Scuola nostra fosse rappresentata in quei *Corsi d'espansione commerciale* che la *Société internationale pour le développement de l'enseignement commercial* promuove annualmente in città di Stati diversi e che mediante conferenze di scienziati e di specialisti e mediante visite a opifici, a istituti di credito, a emporî di merci, a stabilimenti di vario genere mirano a far conoscere l'organizzazione economica del paese. Il corso fu quest'anno tenuto a Vienna dal 22 Agosto al

10 Settembre, e il modesto assegno da noi erogato a favore d'uno studente desideroso d'isciversi fu vinto dal Dr. Guido Pizzo, primo fra i primissimi licenziati della nostra sezione di ragioneria. Pubblicheremo l'ampia e bella Relazione ch'egli c'inviò dopo il ritorno; oggi mi limito a dire che dall'infaticabile Presidente della *Société internationale*, il Junod di Berna, fu notato con qualche amarezza l'insignificante concorso dell'Italia. Su 105 iscritti, dall'Italia non proveniva che il Pizzo, perchè l'altro italiano presente, il Prof. Polano che fu pure nostro allievo e ora è professore a Bellinzona, era stato mandato dal Governo svizzero. Il fatto è che mentre la Svizzera, il Belgio, la Francia, l'Austria, la Germania incoraggiano mediante numerosi sussidi la frequentazione di questi corsi, l'Italia non s'è ancora indotta a dare un centesimo. Economia male intesa, essendo fuori di dubbio che poche migliaia di lire spese a tale scopo sarebbero utilmente impiegate.

Nella stessa città di Vienna, al domani della chiusura del corso d'espansione, cioè l'11 Settembre, si aprì il IX Congresso internazionale dell'insegnamento commerciale, in cui il direttore di questa Scuola ebbe l'onore d'esser Delegato del Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio insieme col collega Roncali, Direttore della Scuola superiore di Genova, e col Prof. Moreschi, Direttore della Scuola media di commercio di Milano. Dovevano esser con noi, ma ne furono impediti da altre occupazioni il comm. Castelli, Ispettore generale dell'insegnamento tecnico, e l'on. deputato de Marinis.

Non m'indugierò qui a descrivere le magnifiche ac-

coglienze fatte nella grande e ospitale metropoli a tutti i congressisti e in particolar modo ai delegati stranieri; ma sento l'obbligo di rivolger speciali espressioni di riconoscenza ai membri del Comitato ordinatore e al Presidente Consigliere aulico Dr. Eugenio Gelcich che ci furono larghi d'ogni sorta di cortesie. In quanto al Congresso, dirò ch'esso fu notevole per la quantità delle rappresentanze di Stati europei e non europei, (ce n'erano perfino della China e del Giappone) pel numero degl'intervenuti, per l'ampiezza delle discussioni, pel consenso unanime, apparso in mezzo ai più vivi dibattiti, sulla necessità di promuovere e diffondere l'istruzione commerciale ne' suoi vari gradi. A conclusioni positive i Congressi non vengono, e ormai si guardano altresì dall'eccedere in voti platonici. Servono, come si sa, a scambiare le idee, ad annodare o a rinnovare i rapporti personali, a rivelar gli accordi e le divergenze di pensiero su determinate questioni. Così uno degli argomenti che più appassionarono il Congresso e sul quale io pure ero stato invitato a riferire, fu quello del posto che le discipline strettamente commerciali (*Handelwissenschaften*, come i Tedeschi le chiamano) devono tener nelle Scuole superiori di commercio (1). Si manifestarono subito due correnti opposte: l'una favorevole, l'altra ostile al mantenimento di quegli insegnamenti nell'istruzione commerciale superiore, dovendosi, secondo i fautori di questa tesi, che non è la mia, lasciar le materie tecniche alle Scuole

(1) Ricordiamo che le Scuole superiori di commercio italiane corrispondono alle *Handelshochschulen* tedesche e alle *Écoles des hautes études commerciales* francesi. Le *höhere Handelsschulen* della Germania e le *Écoles supérieures de commerce* della Francia e della Svizzera non sono che Scuole medie.

medie. E la più aspra battaglia, anche tra i rappresentanti delle Scuole tedesche, si combattè intorno alla cattedra di banco, attaccata da quelli di Berlino e Mannheim, strenuamente difesa da quelli di Lipsia.

Come si vede, c'è in Germania, e si spiega forse col rigoglioso sviluppo che hanno colà le Scuole medie di commercio, una spiccata tendenza a dare alle Scuole superiori un'impronta essenzialmente scientifica. E la tendenza può esser lodevole in quanto miri ad elevarne il livello, semprechè per elevarne il livello non ne snaturi il carattere. Certo a noi non conviene mutare indirizzo. Come scrivevo nel rapporto presentato al Congresso e com'ebbi a ripetere nel corso della discussione, io credo che, per quanto grande sia la parte che nelle Scuole superiori di commercio si voglia assegnare alle scienze economiche e giuridiche, una parte non meno importante abbia ad esser fatta alla ragioneria, alla matematica finanziaria, alla merceologia, al banco modello, ch'è il campo d'applicazione dei vari insegnamenti tecnici impartiti nella scuola. Ove poi vi rifletta che un buon terzo dei nostri alunni proviene dai licei e non ha quindi alcuna preparazione specifica, appare ancor più evidente la necessità d'insegnar con larghezza queste materie che sono succo e sangue dell'attività commerciale e l'ignoranza delle quali rende vana ogni sapienza teorica. C'è infine una considerazione d'ordine affatto diverso che mi sembra avere il suo peso. I licenziati di queste Scuole che aspirano a entrar nei traffici e nelle industrie hanno bisogno d'esser messi in guardia contro il peccato d'orgoglio. Siano pur arche di scienza, essi non possono accarezzar l'illusione di conquistar subito i posti eminenti e i grossi stipendi; siano

pur destinati un giorno a esser capi di grandi aziende, dovranno principiare con l'esser gregari e adattarsi ad un tirocinio e accettar per qualche tempo uffici modesti e modesti compensi; ciò che sarà loro più agevole se la Scuola non avrà sdegnato di farli discender talvolta dalle alte regioni speculative per applicarli a quegli esercizi che, richiedendo sopra tutto diligenza, precisione, cura dei particolari, servono mirabilmente a disciplinare lo spirito.

Ma io mi accorgo d'esser mi già troppo diffuso sul Congresso di Vienna, mentre l'ora incalza e mi resta qualche cosa da dire.

Innanzi tutto una buona notizia. Le nostre borse di studio (sempre scarse) sono un po' cresciute di numero per merito della Camera di Commercio che volle aumentare le sue. Le due ultime ella intitolò a Giovanni Stucky, giusto omaggio ad un nome che riassume in sè tutta un'esistenza nobilitata dall'assiduo lavoro, dalle iniziative geniali, dalla liberalità illuminata, e resa sacra alla memoria dei buoni dalla tragica fine. E la Scuola che partecipò in modo solenne alle onoranze tributate al benemerito cittadino è lieta che quel nome figuri nel suo albo e cada spesso sotto gli occhi dei giovani e sia per essi un incitamento a virili propositi.

Per uno di quei ravvicinamenti inattesi di cui la morte ha il segreto, io devo, subito dopo lo Stucky, evocare il ricordo d'un altro nome caro alla Scuola, il nome di Giuseppe Fasce, sceso nella tomba or sono circa due mesi. Giuseppe Fasce era uscito di qui nel 1872, con Tommaso Dall'Armi che regge ora una delle maggiori aziende del Veneto, con Ettore Levi, oggi Consigliere del *Credito*

Italiano, scrittore competentissimo di cose finanziarie; era uscito un anno prima di Bonaldo Stringher, attuale direttore generale della Banca d'Italia. E nella Scuola, come poi nella vita, egli s'era imposto con la bontà e con l'ingegno; esile e contraffatto, aveva saputo disarmare lo scherno degli sciocchi e la compassione umiliante dei felici. I forti sentivano che questo debole era più forte di loro, e nessuno de' suoi condiscipoli si maravigliò quando lo vide farsi strada nel mondo e salire a poco a poco ai massimi onori. Egli non mise superbia; il parlamentare influente, il sottosegretario di Stato era, nella sua Genova, in dimestichezza con tutti i lavoratori del porto, i quali guardavano a lui non come al deputato che promette favori per mendicare suffragi, ma come all'amico che dà volentieri agli amici la sua opera, il suo consiglio, e, ciò che più vale, il suo cuore.

Noi ci facemmo rappresentare dalla Scuola consorella di Genova ai funerali dell'egregio uomo, che, con ben altra eloquenza della mia, sarà commemorato in questo recinto da Antonio Fradeletto.

Una Commissione nominata dal Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio si raccolse in Roma nella primavera affine di studiare l'eterna questione dell'assetto giuridico di queste nostre Scuole superiori. Ne facevano parte i capi dei vari Istituti superiori di commercio italiani e i delegati dei relativi Consigli, nonchè l'Ispettore generale dell'insegnamento tecnico e il ragioniere generale dello Stato. La presiedeva S. E. il Sottosegretario per l'Agricoltura, Industria e Commercio; ne fu relatore l'on. senatore Frola. Le conclusioni furono, come si poteva aspettarsi, pel pareggiamento delle nostre Scuole alle Università, e poichè,

in massima, tale concetto fu accolto dal Governo, ed esso corrisponde alle idee manifestate da S. E. il Presidente del Consiglio, noi, sicuri della bontà d'una causa dal cui esito dipende l'avvenire della istruzione superiore commerciale in Italia, attendiamo fiduciosi il disegno di legge che dovrà, quanto prima, esser presentato alla Camera.

Passo a dar le solite notizie statistiche. Gl'iscritti pel 1909-1910 furono 196, cifra non prima raggiunta. Chiuse ora definitivamente le porte all'ammissione per esame, qualche lieve diminuzione in avvenire sarebbe appieno giustificata, ma, crescendo invece ogni anno il concorso dei licenziati d'Istituti e Licei e Scuole medie di commercio, è molto probabile che non vi sia diminuzione di sorta. Comunque sia, i 196 si dividevano, secondo la provenienza, nel modo seguente; di Venezia 32, dell'altre provincie venete 43, della Lombardia 13, dell'Emilia 9, delle Marche e dell'Umbria 20, dell'Italia meridionale adriatica 16, della mediterranea 5, del Piemonte 2, della Sicilia 13, della Sardegna 6, della Liguria 3, del Lazio 3, della Toscana 19, dell'Austria 5, della Turchia 2, del Montenegro 2, della Grecia 1, dell'Egitto 1. Furono cancellati 5 per mancata frequentazione, 4 abbandonarono la Scuola, 15 non si presentarono agli esami, 2 ne furono esclusi. Dei 170 esaminati 151 ottennero la promozione fra le due sessioni di Luglio e di Ottobre. La media dei promossi fu dunque di 88.82 per cento.

La Scuola conferì 16 lauree in dicembre, 8 in Luglio, una delle quali in lingua inglese, un'altra in francese. Uno dei laureati del Dicembre, Guido Pizzo, e uno di quelli di Luglio, Roberto Murray, ebbero, oltre ai pieni voti,

la lode; tre in Dicembre, uno in Luglio ebbero i pieni voti assoluti.

Nel Novembre 1909 il diploma di magistero di 2° grado per la ragioneria fu rilasciato a 8 allievi nostri; nella sessione d'Aprile 1910 altri 3, pure della Scuola, conseguirono quello per le scienze giuridiche; due nostri licenziati e uno del di fuori quello per le economiche. Nella sessione in corso si presentarono pel diploma di 2° grado in ragioneria 11 candidati, 4 dei quali compirono altrove i loro studi. Sono tutti nostri i 4 aspiranti al diploma di 2° grado per le lingue straniere, e cioè 1 pel francese, 3 per l'inglese.

La Scuola, com'è noto, è anche sede d'esami per gli estranei che vogliono, nelle lingue, prender il diploma di 1° grado, e il loro numero cresce d'anno in anno. Furono 26 nel 1909; sono 49 nel 1910, di cui 40 pel francese, 4 pel tedesco, 5 per l'inglese. È desiderabile che l'aumento s'arresti; se no, a forza di far esami non avremo più tempo di far lezione.

Chiudo il non breve discorso annunciando che, invitati da Torino e sollecitati dal Governo a non mancare alla Mostra bandita dalla patriottica città per la primavera del 1911, noi prepariamo un'ampia Monografia sul genere di quelle che la Scuola ha già pubblicate nel 1871 per Napoli, nel 1881 per Milano, nel 1891 per Palermo.

Sono trascorsi quasi vent'anni da quest'ultima data, e, poichè nel frattempo avvennero molti cambiamenti di cose e persone, giungerà opportuno un volume che riassuma le varie vicende del nostro Istituto e ne rispecchi le condizioni presenti sotto il triplice aspetto giuridico, didattico, finanziario.

Così potrà esser giudicata l'opera nostra, non perfetta, non priva di deficienze e lacune che siamo pronti a riconoscere, ma conscienciosa certo, e, speriamo, non vana.

E si vedrà che la più antica fra le Scuole superiori di commercio italiane ha sempre guadagnato terreno a malgrado della concorrenza di tante Scuole consimili nate dopo di lei; si vedrà che, pur con mezzi inadeguati, ella seppe mantener con decoro le sue diverse sezioni e dare un largo contributo di giovani forze all'economia nazionale. Di alcuni successi strepitosi non attribuiremo il merito a noi; il merito d'una Scuola non istà nei pochi che per virtù propria raggiunsero le vette supreme; sta piuttosto nei molti ch'essa ajutò a conquistarsi un posto onorevole; e a noi sia lecito trar qualche ragione di compiacimento dalla lista ormai lunga di quelli che, usciti di quì, si dedicarono con buon esito ai traffici e alle industrie, o salirono sulla cattedra, o entrarono nelle pubbliche amministrazioni e nei consolati.

Ma, insieme con gli antichi studenti disseminati in Italia e fuori d'Italia, il nostro volume ricorderà gli uomini di scienza o d'azione, oggi scomparsi dal mondo, che in varia forma e misura parteciparono alla vita della Scuola e le giovarono col pensiero e con l'opera. Sfolgoranti di luce o raccolti nell'ombra, hanno tutti un titolo alla nostra gratitudine. E più di tutti l'hanno i fondatori, gli organizzatori del 1867 e del 1868, che, appena liberata Venezia dal giogo straniero, videro, nei rinnovati studi commerciali, un mezzo di rilevarne le stremate fortune.

All'unico superstite della schiera eletissima, a Luigi Luzzatti che, venticinquenne, fin dal Novembre 1866,

concepiva primo il disegno della nobile impresa vada in quest'ora il nostro riverente saluto; non ossequio servile al Ministro potente, ma debito omaggio al grande agitatore d'idee che l'alto ingegno e la vasta dottrina riscalda alla fiamma del cuore.

LA RESPONSABILITÀ CIVILE DERIVANTE DAI SINISTRI MARITTIMI.

PROLUSIONE LETTA NELLA SOLENNE APERTURA DEGLI
STUDI PER L'ANNO SCOLASTICO 1910-1911 DAL PROF.
PROSPERO ASCOLI.

Signore, Signori,

Gli economisti ed i giuristi non hanno ancora rivolta la loro attenzione su questo tema, il quale dal punto di vista e dell'economia pubblica e del diritto va ogni giorno assumendo maggiore importanza, se non altro, in ragione del numero dei sinistri e delle spaventevoli loro conseguenze, la cui gravità va sempre più aumentando.

Il Comitato Marittimo Internazionale, del quale ho l'onore di far parte, si è proposto di farne oggetto dei suoi studi; ma nella Conferenza di Venezia del 1907 non potè occuparsene; ed in quella di Brema del 1909 decise soltanto di riservare alla Conferenza di Copenaghen del 1911 ogni discussione ed ogni deliberazione in proposito.

La mancanza di ogni elaborazione scientifica in questa materia costituisce, a mio avviso, la causa per la quale quasi tutte le legislazioni marittime sono in arretrato di quasi tre secoli.

La famosa Ordinanza della Marina del 1681, commentata da Valin nel 1766, conteneva due soli articoli relativi agli urti delle navi in mare; ma non una parola riguardo ai danni alle persone.

Ma, allora, come attesta lo stesso Valin nel suo Commentario (II, 187), gli urti delle navi in mare aperto erano rarissimi, perchè, nella navigazione a vela, le navi, mosse dallo stesso vento, avevano quasi sempre rotte parallele; e, se queste si incrociavano, tanto scarsa era la loro velocità, che con un colpo di timone si poteva evitarne l'urto, od almeno limitarne le conseguenze a semplici avarie, più o meno gravi.

I velieri, e gli stessi piroscafi di altri tempi, non potevano, come oggidì, trasportare migliaia e migliaia di persone.

Gli urti delle navi oggi poi non costituiscono le sole cause delle catastrofi spaventevoli per l'umanità. Nei velieri non erano possibili gli scoppi delle caldaje e gli incendi derivanti dalle applicazioni elettriche. Oggidì, stante la maggiore velocità delle navi, l'aumento della loro portata e le nuove complicate applicazioni industriali, i disastri marittimi aumentano di numero e diventano certamente sempre più tremendi, se non altro per l'enorme quantità di vittime umane. 504 emigranti imbarcati a Napoli sul piroscapo *Utopia* dell'*Anchor Line* nella sera del 17 Marzo 1899 perdevano miseramente la vita, perchè quella nave affondava presso Gibilterra in seguito ad un urto della medesima sullo sperone della corazzata *Anson*.

Le leggi vigenti contemplano bensì anche i danni che possono derivare alle persone, ma soltanto riguardo agli urti delle navi, e non fanno in sostanza altro che applicare i principi di diritto comune: che ognuno è responsabile del danno che cagiona per colpa propria o per colpa dei suoi dipendenti o colle cose che ha in custodia. Il codice

di commercio vigente aggiunge che ciascuna delle navi urtate risponde in solido dei danni, se non risulti a quale di esse la colpa sia imputabile.

L'applicazione dei principi di diritto comune non può bastare di fronte alle nuove cause ed alle odierne conseguenze gravissime dei disastri marittimi, sieno questi effetto della forza maggiore o della colpa dell'uomo.

Il diritto comune non ha potuto seguire il meraviglioso sviluppo dei mezzi di comunicazione e di trasporto, nè le radicali trasformazioni degli elementi, che costituiscono l'oggetto di un diritto speciale, qual'è il diritto marittimo.

È difficile immaginare una sproporzione maggiore di quella, che oggi esiste, fra l'importanza dei fatti attuali e l'insufficienza dei testi vigenti, che in massima parte non sono che riproduzione delle disposizioni delle leggi medioevali.

La giurisprudenza non può adattarli ai bisogni odierni. L'ufficio del giudice è limitato ad interpretare ed applicare le leggi; i giudici le studiano nelle loro origini, ma non nelle loro relazioni coi costumi, coi fatti, colle istituzioni e colle esigenze odierne, che erano ignote ai redattori delle vecchie leggi, ricopiate dai legislatori moderni, specialmente nel campo del diritto marittimo. Il servile omaggio ai principi dell'antica sapienza può spesso costituire un oltraggio alla giustizia ed al senso comune. Il culto dei vecchi testi diventa una superstizione. Il legislatore non può seguire con agile passo, di giorno in giorno, le incessanti evoluzioni e trasformazioni delle industrie ed i progressi delle scienze. Ed il giudice, nell'applicare la legge, non può attribuirle altro senso che quello fatto palese dal significato

proprio delle parole e dall'intenzione del legislatore al momento in cui la dettava.

Ma com'è possibile oggi, nel 1910, applicare ai nuovi fatti le leggi ed i principi dei secoli scorsi?

Non v'è che un solo bisogno, che non cambia mai, quello della giustizia; ma anche questa è conculcata dall'anacronismo e dall'inerzia secolare del legislatore.

Il principio della responsabilità dei propri fatti e delle proprie omissioni, che nello stesso tempo minaccia e protegge, è un principio di giustizia di ogni popolo civile. Provvidenziali sono le sanzioni penali (art. 371-375 cod. pen. e 369 cod. mar. merc.), contro chiunque per imprudenza, negligenza od imperizia nella propria arte o professione, o per inosservanza di regolamenti, ordini o discipline, cagioni ad alcuno la morte, un danno nel corpo o nella salute od una perturbazione di mente.

Queste sanzioni penali e civili sono indispensabili, perchè l'irresponsabilità renderebbe imprudenti o negligenti coloro, ai quali è affidata la sicurezza delle persone; ma non sono sufficienti alla riparazione civile, effettiva e sollecita, dei danni derivanti dai sinistri marittimi, specialmente se indipendenti da colpa dell'uomo. Le pene sono comminate soltanto pei casi di dolo o di colpa grave.

Ma i sinistri marittimi non sono mai o quasi mai conseguenza della volontà diretta del capitano; derivano quasi sempre da una manovra mal'accorta o da una semplice imprevidenza o dal caso.

Nella navigazione marittima, come nell'aerea, la sorte del vettore è sempre inseparabile da quella dei suoi compagni di viaggio. L'identità dei rischi, ai quali sono esposte

indistintamente tutte le persone imbarcate, costituisce la maggior garanzia contro l'imprudenza o la negligenza del capitano e dei suoi dipendenti. Questa considerazione esercita indubbiamente la sua influenza sull'apprezzamento dei tribunali, chiamati a giudicare della colpa, senza della quale non vi può essere delitto o quasi delitto. Nel dubbio il giudice si guarda bene dal rovinare un onesto ed esperto navigante per una svista o per un errore di apprezzamento. Il disastro può essere derivato forse perchè il timoniere, durante il rumor della tempesta, ha sentito male un'ordine o perchè l'ufficiale di vedetta tardò un attimo, e per un accidente imprevedibile, ad accorgersi della vicinanza di altra nave o di altro ostacolo qualsiasi. Spesso la colpa non è del capitano o di altra persona dell'equipaggio, ma della nave stessa o della macchina, la quale per un vizio o difetto occulto, o sorto forse al momento, si rese o troppo tarda o troppo sollecita nel rispondere alla manovra. Questi inconvenienti consigliano a condannare la nave o la macchina, e a lasciar in pace gli uomini. Molti incendi a bordo scoppiano per effetto della combustione spontanea di certe merci, il cui vizio rimase occulto non al solo capitano, ma a tutti.

In simili casi il giudice preferisce considerare fortuito l'avvenimento; ed allora gli interessi lesi dai danneggiati non hanno più la risorsa di un'azione praticamente efficace.

Ma, anche ammessa la condanna inesorabile del capitano per una svista del secondo o per una negligenza del macchinista o di un fumatore imprudente, la responsabilità dell'autore di un danno di milioni o di centinaia di migliaia di lire non sarà che una parola, ed un'illusione,

quando il responsabile non abbia i mezzi per ripararlo. Chiunque possiede qualche cosa è responsabile del danno che per propria colpa cagiona ad altri. Chi nulla possiede diventa irresponsabile di fatto.

In altri tempi l'autore del danno, che non lo risarciva in danaro, subiva pene corporali crudeli. Per le regole di Oleron, attribuite alla regina Eleonora di Guyenne, il pilota, che per imperizia avesse cagionato il naufragio della nave, doveva pagarne il valore *s'il y a de quoi*, altrimenti, dicevano quelle regole, *doit avoir la tête coupée*. Tanta ferocia non è più consentanea coi nostri costumi; la civiltà odierna non consente neppure l'arresto personale per debiti civili, che pur venne mantenuto dalla legge 6 dicembre 1877 unicamente pel risarcimento dei danni derivanti da fatti puniti dalla legge penale.

Però, se l'esecuzione diretta della condanna civile del colpevole diventa praticamente impossibile, resta sempre la responsabilità civile dei proprietari della nave per i fatti del capitano e delle persone dell'equipaggio.

La responsabilità civile, estesa anche pel danno che viene cagionato dai propri dipendenti o dalle cose che uno ha in custodia, in diritto comune è giustificata, perchè si suppone la colpa *personale* del preponente, di non aver scelto bene i suoi preposti, di non averli ben diretti e sorvegliati, o di non avere ben custodita la cosa sua, che ha cagionato il danno.

Ma, se l'ordine pubblico e la pubblica incolumità richiedono il massimo scrupolo in tale scelta e la più oculata vigilanza, giustizia esige altresì che la responsabilità del preponente sia proporzionata al grado di libertà nello scegliere e sorvegliare i suoi preposti.

I proprietari delle navi nella scelta dei capitani e nella formazione degli equipaggi, non godono di quella piena libertà che ha ciascuno nell'elezione dei propri dipendenti, perchè son costretti a sceglierli nella cerchia limitata delle persone, abilitate a tale ufficio a termini di legge.

I proprietari, nemmeno provando che non avrebbero potuto impedire il fatto colposo del capitano, generatore del danno, potrebbero liberarsi dalla conseguente responsabilità civile, perchè — contro verità — si suppone che, anche nella vigilanza sui capitani e sui marinai, essi abbiano altrettanta libertà, quanta, a terra, hanno i padroni e i committenti nella sorveglianza dei domestici e commessi. I proprietari delle navi invece non possono durante il viaggio, esercitare, a terra, una vigilanza continua ed efficace sui capitani e sui marinai. Il capitano, nell'esercizio del suo comando, si sottrae, non solo in fatto, ma anche in diritto, alla direzione ed alla sorveglianza del proprietario. Egli dalla legge stessa è punito, e gravemente, se favorisce, in qualunque modo, l'usurpazione del comando in ciò che riguarda le manovre e la direzione nautica della nave (art. 356 cod. mar. merc.). Il proprietario della nave non può sostituirsi al capitano: non può scegliere il pilota, nè farne a meno, quando il pilotaggio sia obbligatorio; non può sorvegliarlo, nè dirigerlo, — perchè il pilota, che scorta una nave, ha *diritto* di stabilire la rotta e di comandare ogni manovra di vele, di ancore, di cavi, di ormeggio, e tutto quanto si riferisce alla sicurezza della nave (art. 201 cod. mar. merc.). E tuttavia il proprietario della nave, in nessun caso, nemmeno provando l'impossi-

bilità di impedire il fatto dannoso, può liberarsi dalla responsabilità che contrae pei fatti ed omissioni del capitano, del pilota e delle altre persone dell' equipaggio.

Nessuno può desiderare che il proprietario della nave sia ritenuto irresponsabile delle colpe proprie personali o dei vizi o difetti della nave, che avesse potuto e dovuto scoprire e riparare a tempo. Ma qualora il danno non derivi da imperfezione della nave o del suo armamento, è quasi impossibile che il viaggiatore marittimo muoja o resti ferito per colpa del proprietario.

Si supponga che un interdetto o un minorenne, un agricoltore od un geologo, per effetto di un testamento diventi proprietario di una nave. Egli, assolutamente profano in materia di navigazione, affida ad un armatore la gestione della medesima. Crede di poter fare i suoi sonni tranquilli, perchè sa di non avere nemmeno la possibilità materiale di commettere personalmente colpa qualsiasi e di non poter impedire che il capitano od il pilota commetta una qualche imprudenza; ma s'inganna, perchè la sua responsabilità è inevitabile, ed egli sarà esposto a rovina, se non vende subito la sua nave. Proprietaria della nave può essere una vedova senz' altre risorse, e millionari possono essere invece i viaggiatori che essa, a costo della propria rovina, deve risarcire per un danno, che, senza regresso possibile, deve subire per colpa altrui. Dico senza regresso possibile verso il vero e diretto autore del danno, perchè, ripeto, è vano in pratica l' esercizio di tale diritto contro chi è sempre o quasi sempre insolubile.

Il proprietario potrà liberarsi da ogni responsabilità e da ogni obbligazione non personale coll' abbandono della

nave e del nolo. Ma la nave ed il nolo possono costituire tutto il suo patrimonio, e, coll' abbandono, può essere trascinato a completa rovina.

L' abbandono poi, quando la nave sia sommersa o scomparsa senza lasciar traccia di sè, rende illusorio anche il diritto delle vittime del disastro al risarcimento del danno.

Nè converrebbe sopprimere il mezzo liberatorio dell' abbandono, inquantochè l' interesse pubblico consiglia anzi di proteggere, anche con questo mezzo, le industrie tanto precarie degli armamenti marittimi, per lo sviluppo dei quali lo Stato spende centinaia di milioni in premi di costruzione ed in spese portuali.

A che varrebbero tanti sacrifici, se colla minaccia continua di responsabilità illimitate e spaventevoli si distogliessero i capitali dall' impiego negli armamenti marittimi?

Queste responsabilità, quantunque limitate dalla facoltà dell' abbandono, sono, in pratica, ancora tanto gravi ed intollerabili, che gli armatori con patti speciali tentano di escluderle o di circoscriverle in più angusti confini.

Certamente son nulle, perchè contrarie all' ordine pubblico, tutte le clausole che esonerano o limitano la responsabilità del proprietario per la violazione delle sue obbligazioni personali, di mettere la nave in buone condizioni e di provvederla di quanto può occorrere, durante il viaggio, alle persone imbarcate, specialmente riguardo alla loro incolumità.

Certamente son nulle le clausole che derogano alle leggi penali.

Ma, se la legge stessa esplicitamente riconosce che *si può far transazione sopra un' azione civile che prov-*

venga da un reato (art. 1766 cod. civ.), a maggior ragione si deve riconoscere la piena validità ed efficacia dei patti che escludono o limitano le responsabilità civili derivanti dai reati e dai fatti altrui.

Si pretende che il padrone, col contratto di lavoro, ed il vettore, col contratto di trasporto, assumano implicitamente e necessariamente anche la garanzia della vita e dell'integrità personale degli operai e dei viaggiatori

Questa nuova teoria della garanzia contrattuale implicita venne escogitata per poter condannare padroni e vettori al risarcimento dei danni, anche senza che sia provata la loro colpa.

In un comizio elettorale, per strappare i facili applausi degli amici politici si fa presto ad invocare l'inviolabilità della vita umana e ad accusare di crudeltà e di cinismo i padroni ed i vettori che non garantiscono la vita e la salute degli operai e degli emigranti; ma non è altrettanto facile il dimostrare come possano i padroni o i capitani rendersi garanti della loro salute, senza poter seguirli continuamente in ogni loro movimento, di giorno e di notte. Certamente il proprietario, e per lui il capitano, deve prendere tutte le precauzioni igieniche e fornire alle persone imbarcate alloggi convenienti, alimenti sani ed ogni mezzo di sicurezza, altrimenti commette colpa e deve rispondere delle conseguenze. Ma, non si può esagerare la responsabilità contrattuale fino al punto di ammettere che la colpa si debba presumere.

Per le cose affidate pel trasporto si comprende la presunzione di colpa del vettore, qualora questi non provi che la loro perdita o la loro avaria sia derivata da caso

fortuito, da forza maggiore, da vizio delle cose stesse o dalla loro natura.

Ma gli emigranti e i passeggeri non si possono assimilare a colli di merci. La morte dell'uomo non si può equiparare alla perdita della cosa, nè le ferite alle avarie. Le cose, a differenza delle persone, sono inerti ad incapaci di imprudenze; — passando nelle mani del vettore, sfuggono ad ogni sorveglianza da parte del proprietario delle medesime.

Se un passeggero ubbriaco cade in mare, e nessuno se ne accorge, sarebbe iniquo presumere la colpa del capitano, e peggio ancora quella del proprietario, che in quella notte dormiva pacificamente a casa sua, lontana le mille miglia. Chi chiede il risarcimento deve provare la colpa; e non si può ammettere che gli eredi di chi volle suicidarsi gettandosi in mare, possano invocare la presunzione di colpa del capitano, derivante dalla pretesa garanzia contrattuale implicita, rovesciando sul proprietario l'onere di provare che l'infortunio sia derivato dal fatto volontario del passeggero.

Com'è possibile che le compagnie di navigazione, a terra, difendano i passeggeri naviganti anche contro le stesse loro imprudenze? — Nemmeno i genitori i più affettuosi e i più intelligenti possono impedire le temerarietà dei loro figli lontani, e metterli al riparo da ogni sinistro.

Neppure la legge sugli infortuni degli operai presume la colpa dei padroni.

Si potrebbe in certi casi ammettere questa presunzione quando fosse provato il vizio della nave, perchè questo vizio potrebbe costituire per se stesso la prova di una

colpa primordiale, ossia la violazione dei regolamenti, che tendono a garantire la sicurezza della navigazione, — sebbene, talvolta, nonostante la più scrupolosa vigilanza, qualche imperfezione dei complicati organi dei piroscafi moderni può rimanere occulta. In ogni altro caso, la presunzione di colpa del capitano sarebbe ingiusta, perchè è spesso impossibile, e sempre assai difficile, la prova contraria, ossia la prova che il sinistro sia avvenuto per caso fortuito o per colpa delle stesse vittime umane, e perchè riversa le sue disastrose conseguenze sul proprietario estraneo alla direzione della nave durante il viaggio e lontano le mille miglia dal luogo del disastro.

La garanzia contrattuale implicita non produrrebbe in pratica altro effetto all'infuori di quello di eccitare sempre più i contraenti ad introdurre nei contratti le clausole di esonero o di limitazione della responsabilità, clausole che non si potrebbero ritenere nulle senza manifesta violazione della libertà delle contrattazioni.

Simili clausole non sono sempre contrarie all'ordine pubblico od ai buoni costumi. L'ordine pubblico ed i buoni costumi di un secolo non sono sempre quelli del secolo successivo. — Alcuni giuristi contemporanei, i quali contro la validità di dette clausole invocano l'ordine pubblico, citano, in loro appoggio, l'autorità di Valin, di Emerigon, di Pothiers, e di altri giureconsulti d'altri tempi, che consideravano cose eccellenti la schiavitù e la tratta dei negri, che noi invece consideriamo cose infami. Armatori di altri tempi furono nominati duchi, conti e marchesi per essersi arricchiti col commercio degli schiavi; se i loro discendenti oggi si dedicassero allo stesso traffico rischierebbero la condanna all'ergastolo.

In certe cose la civiltà odierna non tollera più ciò che in passato ritenevasi lecito; ma in altre non ha più le stesse esigenze di altri tempi.

Oggidi non si può ritenere contrario alla morale ed ai buoni costumi, se il proprietario di nave dice al passeggero che vuol imbarcarsi per un lungo viaggio:

" Eccoti la mia nave, ottima, ben provvista di tutto,
 " e governata da un capitano capace, esperto ed onesto.
 " Io non posso seguirti, nè sorvegliare il capitano e l'equi-
 " paggio, perchè resto a terra, mentre tu viaggi. Tu ben
 " conosci i rischi, ai quali ti esponi e che non avvengono
 " per colpa mia. Io non posso risponderne. Il tuo trasporto
 " deve effettuarsi a tuo rischio e pericolo, salva sempre
 " la tua azione verso il capitano se colpevole. Se vuoi
 " essere garantito dal rischio, rivolgiti ad una buona Com-
 " pagnia di Assicurazioni, la quale può prestarti questa
 " garanzia a buon mercato, mentre io invece dovrei far-
 " tela pagare troppo cara ".

E se in tutto ciò nulla v'ha di contrario alla morale od all'ordine pubblico, chi non vede la stridente contraddizione che ci sarebbe tra il ritenere illecita la clausola di esonero dell'armatore da responsabilità per le colpe dei suoi preposti, e lecito invece il garantirsi contro le stesse col mezzo dell'assicurazione?

La liceità del patto di esonero non può essere messa in dubbio, se legalmente il proprietario può esonerarsi dalla responsabilità pagando un premio di assicurazione. E, se è lecito il patto, sfuma tutta l'efficacia della garanzia contrattuale implicita.

L'ordine pubblico insorge contro il patto, che serve

ad incoraggiare le imprudenze, le quali possono esporre a pericolo la vita umana e l'integrità personale, — non contro il patto che tenda soltanto a garantirsi dalle conseguenze civili delle colpe dei propri dipendenti. Tutte le leggi consentono ai proprietari di navi di assicurarsi contro le prevaricazioni del capitano, note sotto il nome di *baratteria*.

Nel caso di perdita totale della nave per colpa del capitano, le vittime del disastro in conseguenza dell'abbandono subiscono gli stessi effetti della clausola di esonero da responsabilità. E non è certo l'abbandono quello che salva l'ordine pubblico!

Le nuove invenzioni e le nuove applicazioni industriali moltiplicano ogni giorno le occasioni a colpe lievi, ad omissioni non intenzionali, ma assai pericolose; epperò la minaccia di responsabilità per le colpe dei propri dipendenti diventa sempre più spaventevole.

Il capitano più capace, il più esperto, il più onesto del mondo può essere condannato per una negligenza appena appena censurabile o per una distrazione.

Questa severità della legge verso il capitano è una dura necessità; — ma sarebbe iniquo e contrario allo stesso interesse pubblico spingere il rigor della legge fino al punto di interdire ogni mezzo di liberazione a chi può esser trascinato a completa rovina per una lieve e momentanea distrazione del suo commesso.

D'altra parte, ammesso l'abbandono ed il diritto di liberarsi da responsabilità per mezzo di patti speciali, viene a mancare il risarcimento dei gravi danni che le innocenti vittime del disastro devono sopportare.

Anche escludendo l'abbandono e ritenendo nulle le clausole liberatorie, il diritto delle vittime si rende spesso illusorio, stante la difficoltà gravissima, talvolta insuperabile, di provare la colpa.

Quasi sempre mancano i testimoni disinteressati ed indipendenti. Le relazioni dei capitani delle navi urtate od in altro modo danneggiate, sebbene verificate mediante le attestazioni dei marinai, sono di solito contraddittorie, ed il giudice in mancanza di prove gravi, precise e concordanti, è ragionevolmente propenso a dubitare. Ed il legislatore, nel dubbio derivante dalla naturale difficoltà pratica della prova, ha creduto opportuno, come già notai, di stabilire che, se non risulti a quale delle due navi urtate sia imputabile la colpa, ciascuna sia obbligata solidariamente per le indennità dovute alle persone offese (art. 662 cod. com.).

Ma è egli giusto che solo perchè un dubbio è sorto sulle cause dell'urto, prodotto forse esclusivamente per colpa della nave sommersa ed abbandonata, l'armatore dell'altra nave debba risarcire quei danni che possono essere assolutamente indipendenti dal fatto del suo capitano?

In ogni caso i capitani e gli armatori, di fronte all'azione di responsabilità, non si asterranno dal difendersi *unguibus et rostris*, e intanto le vittime o le loro famiglie esposte alle incertezze, alle gravi spese ed alle lungaggini delle liti, non avranno forse il mezzo di sfamarsi.

Il piroscafo *Sirio* della Navigazione Generale Italiana con 127 persone di equipaggio e 695 passeggeri nel 2 Agosto 1906 partiva da Genova per Buenos-Ayres; due giorni dopo, navigando a cognizione di costa, urtava negli scogli ed affondava.

Oltre 200 persone perirono. Dopo lunga e laboriosa istruttoria, durante la quale il Capitano Giuseppe Picone morì, il primo Ufficiale De Amezaga ed il secondo Tarantino vennero rinviati alle Assise di Genova sotto l'accusa di disastro colposo. Il direttore della Compagnia era citato quale responsabile civilmente. Dopo tre anni e mezzo, con sentenza 31 Marzo 1910 venivano tutti assolti.

Altri ostacoli all'esercizio delle azioni giudiziali insorgono quando i disastri avvengono in alto mare per urto di navi di nazionalità diversa, perchè la più grave discordia regna nel campo della dottrina e della giurisprudenza circa la legge applicabile e circa la competenza dei tribunali.

Non poche nè lievi sono le divergenze legislative.

Alcune legislazioni riconoscono che il diritto al risarcimento spetta agli eredi o successori dei daneggiati; altre invece che spetta soltanto a certe persone tassativamente designate, escludendo che l'azione formi parte del patrimonio del defunto. Non tutte le leggi riconoscono il risarcimento dei danni indiretti e dei profitti sperati; per esempio in Inghilterra si ritiene che il solo danno pecuniario presente debba essere risarcito. — In Belgio si ammette la presunzione legale della colpa; in Inghilterra ed in altri Stati non è ammessa. — Mentre, secondo il diritto continentale, i proprietari delle navi possono liberarsi dalla responsabilità civile mediante l'abbandono della nave e del nolo, in Inghilterra, invece, dalla responsabilità illimitata si passò alla limitazione di ogni responsabilità dei proprietari, per tutti gli accidenti di morti e di ferite, a sterline 15 per ogni tonnellata di registro (art. 503 del

Merchantshipping Act. 1904). Questa limitazione non è giustificata dalla logica giuridica, perchè, come ben diceva Lord Palmerston alla Camera dei comuni il 26 maggio 1862, la vera misura del danno cagionato da una nave come da ogni altro strumento, dev'essere l'entità del danno, e non già la qualità o il valore dell'istrumento. La legge inglese, o è troppo indulgente, quando i danni colposi eccedono di gran lunga i limiti da lei fissati — o è troppo severa, quando perseguita il proprietario, nonostante che egli abbia perduta la sua nave, la quale può rappresentare un valore ingente. — Un piccolo yacht di 100 tonnellate, sfarzosamente ammobigliato, che può avere un valore ben maggiore di quello di una vecchia carcassa, di mille e più tonnellate, potrà, secondo la legge inglese liberarsi da ogni responsabilità, pagando soltanto 1500 sterline. Se, invece, gli stessi danni vengono cagionati da una nave italiana o francese di grande valore, i proprietari della medesima, per ottenere la loro liberazione, dovranno abbandonarla insieme al nolo, oppure risarcire tutti i danni, che possono ascendere a centinaia di migliaia di lire.

Negli Stati Uniti d'America il *Harter Act* limita la responsabilità dei proprietari di navi, per le colpe nautiche, solo riguardo alle perdite ed avarie delle cose, non riguardo ai danni recati alle persone.

Questi conflitti legislativi rendono ancor più arduo il problema del risarcimento pronto e sicuro dei gravi danni derivanti dai sinistri marittimi, già ostacolati da tante difficoltà interne, economiche e giuridiche.

La sua soluzione, a mio avviso, non può ritrovarsi che nell'assicurazione.

Lo spirito pubblico non si è ancora famigliarizzato abbastanza colle combinazioni ingegnose e multiple delle assicurazioni, che ogni giorno si sviluppano ed offrono infinite risorse per combattere i funesti capricci del destino e le stesse colpe dell'uomo.

Le assicurazioni sulla vita e contro gli infortuni, di ogni specie, si rendono possibili e facili, non solo mediante l'apprezzamento anticipato del rischio, ma anche nella forma della mutualità che ripartisce fra gli associati l'onere del risarcimento dei danni.

I rischi professionali delle persone dell'equipaggio sono già coperti dall'assicurazione obbligatoria, in virtù delle leggi sugli infortuni degli operai.

Di più i marinai malati durante il viaggio o feriti pel servizio della nave hanno diritto alle cure e medicine, nonchè all'intero salario durante la malattia sino alla morte.

Questi oneri speciali che gravitano sugli armamenti marittimi e non sulle industrie terrestri, si giustificano, perchè gli operai del mare, a differenza di quelli di terra, sono sempre lontani dalle loro famiglie, perchè le loro malattie derivano spesso dai climi insalubri dei luoghi, dove la nave si reca, e possono considerarsi come infortuni marittimi, e perchè in fine i lavoratori del mare, a differenza di quelli di terra, devono, di fronte ad ogni pericolo, come il soldato di fronte al nemico, restare sempre al loro posto di combattimento, e sono spesso martiri sublimi del loro dovere.

L'operaio di terra lavora nelle officine o nei cantieri solo per alcune ore del giorno; il rischio cessa quand'egli abbandona il lavoro. Il rischio marittimo invece è rischio

di tutti i giorni lavorativi e festivi, di tutte le ore, anche durante il riposo notturno, perchè al rischio professionale si aggiunge il rischio nautico.

Ma se il rischio professionale è rischio proprio dei soli membri dell'equipaggio, il rischio nautico invece è comune a tutte indistintamente le persone imbarcate sulla nave.

Se la legge sugli infortuni degli operai assimila i cuochi e i camerieri di bordo a coloro che prendono parte alle manovre nautiche, ai macchinisti e fuochisti, giustizia esige che nello stesso modo sieno protetti tutti coloro che sono esposti al pericolo nautico comune, e quindi anche gli emigranti, ed i passeggeri, sebbene questi, come i cuochi ed i camerieri, non sieno esposti ad alcun rischio professionale. I principi di umanità e di giustizia impongono parità di tutela legale per tutti coloro che possono essere colpiti dallo stesso disastro. Le speciali benemerienze degli equipaggi meritano premi adeguati, ma non giustificano la completa trascuranza degli emigranti e di tanti altri esposti ai rischi del mare, comuni a tutti.

L'assicurazione obbligatoria dei soli rischi professionali non ripara gli armatori dalle spaventevoli responsabilità derivanti dalle colpe dei loro preposti verso coloro che non fanno parte degli equipaggi. E sono precisamente queste responsabilità, scoperte da assicurazione, quelle che costituiscono il rischio maggiore, al quale è esposta l'industria della navigazione.

Se anche i rischi nautici, come i rischi professionali, fossero sempre coperti dall'assicurazione, cesserebbe, per lo meno in gran parte, l'interesse degli armatori a liberarsi

mediante l'abbandono o mediante patti speciali, dalle conseguenti responsabilità; e più sicuro e più pronto sarebbe il risarcimento dei danni, perchè nessun assicuratore serio penserebbe di opporre all'assicurato che il fuoco è scoppiato a bordo perchè un marinaio ha spento male la sua pipa, o perchè l'ufficiale di vedetta non vide o non udì a tempo i segnali della nave urtata; altrimenti non troverebbe più assicurati.

La questione dei disastri marittimi, come quella degli infortuni professionali degli operai, non è che una questione di rischi, e quindi una questione di assicurazione.

Salvaguardare la stabilità delle fortune, prevenire rovine ed evitare processi irritanti e inimicizie sono cose che interessano l'ordine pubblico.

Le imprudenze inavvertite, che non fanno arrossire sono le più terribili. *Poca favilla gran fiamma seconda.* Il gettito di un zolfanello da parte di un fumatore imprudente può cagionare disastro maggiore della più dolosa baratteria.

La difesa dell'ordine pubblico contro queste funestissime imprudenze, mediante quella provvida istituzione riparatrice, frutto del genio umano che è l'assicurazione, non deve dipendere dal libero arbitrio degli armatori di assicurarsi o non assicurarsi contro quelle responsabilità, dalle quali facilmente possono esimersi e coll'abbandono e colle clausole contrattuali.

Perchè non estendere l'obbligo dell'assicurazione contro gli infortuni sul lavoro a favore di tutti coloro che sono esposti ai rischi marittimi?

L'idea potrà forse sembrare troppo ardita; a me

pare però sia meno temeraria e più feconda di pratici effetti di quella della garanzia contrattuale implicita, e quindi più degna di seri studi.

I contratti di trasporto non sono contratti di assicurazione. Finchè il vettore non diventi assicuratore, il suo contraente danneggiato non potrà mai essere dispensato dall'obbligazione di provare la colpa del sinistro.

Gli emigranti e i passeggeri, quando contrattano il loro trasporto marittimo, sanno benissimo di non essere assicurati dal capitano o dall'armatore contro i rischi marittimi, ai quali volontariamente si espongono. Si rendono assicuratori di se stessi, risparmiando quel premio di assicurazione, che è compensato da una riduzione del nolo o prezzo di passaggio, che dovrebbero invece pagare agli armatori, se questi assumessero l'assicurazione. Ma, purtroppo l'emigrante o il passeggero non riflette a ciò; non considera che il proprietario risponde soltanto del dolo, e delle colpe imputabili a lui ed ai suoi dipendenti; la sua previdenza personale non giunge fino al punto di rivolgersi ad una Compagnia di assicurazioni, nemmeno per gli altri rischi imputabili al caso,

Ma ciò che si ritenne necessario ed opportuno di fare per gli operai di terra e di mare, perchè dovrebbe ritenersi non necessario nè opportuno per gli emigranti e per i passeggeri? Gli infortuni sul lavoro non sono che, una piccola parte di quei rischi, che, nella nostra complicata civiltà, ci minacciano.

La protezione legale dovrebbe essere generalizzata, anche in considerazione dei vitali interessi della marina mercantile, coll'estendere, entro limiti ragionevoli e tolle-

rabili, l'obbligo dell'assicurazione per tutti i sinistri marittimi provenienti da fatti od omissioni non imputabili personalmente agli armatori e non meritevoli di sanzioni penali.

Il pericolo che col completo esonero da responsabilità mediante l'assicurazione, si venga ad incoraggiare l'incuria, potrebbe essere evitato, cointeressando gli armatori, col'obbligarli a rimanere in parte allo scoperto del rischio relativo.

Se per gli emigranti ed i passeggeri non vi è il salario o stipendio, il quale, per la legge sugli infortuni degli operai, è il criterio misuratore delle indennità dovute in caso di sinistro, a tale difetto si potrebbe supplire mediante una tariffa legale delle indennità da corrispondersi alle singole persone imbarcate, a seconda della classe, cui appartengono, salva la facoltà ad ognuno di assicurarsi, a proprie spese, un'indennità maggiore.

L'espansione di queste assicurazioni ridurrà certamente l'entità del premio; i fondi dei premi a tasso ridotto, raccolti dalle Compagnie d'assicurazione aumenteranno in ragione diretta dell'aumento di numero degli affari omogenei, in modo da costituire il capitale sufficiente al pagamento delle indennità.

La ripartizione dei danni derivanti dai sinistri marittimi sul gran numero di coloro che sono esposti agli stessi rischi renderà meno sensibile per gli armamenti marittimi il nuovo onere, che in parte potrebbe trovare adeguato compenso nei vantaggi che l'assicurazione stessa potrebbe procurare all'industria dei trasporti marittimi.

Però il nuovo onere del premio dell'assicurazione obbligatoria di tutti i sinistri marittimi alle persone, per

quanto ripartito ed alleviato, non potrebbe essere imposto alla marina mercantile nazionale, se lo stesso sistema non fosse seguito anche dagli altri principali Stati marittimi.

L'interesse nazionale non può essere sacrificato. Lo Stato, di fronte alla concorrenza internazionale, è costretto ad organizzare misure protettive e favorire le industrie navali, che oggidi richiedono l'impiego di capitali enormi. Nessun Stato può mettere la propria marina mercantile in condizione di non poter lottare efficacemente, e, peggio ancora, di dover soccombere nella inevitabile gara colle marine degli altri Stati.

L'accordo internazionale si impone; e non sarà impossibile raggiungerlo, perchè ormai va facendosi strada l'idea che coll'egoismo, le gelosie ed i pregiudizi nazionali non si tutela il vero interesse dello Stato e che dal conflitto internazionale di certi interessi non derivano che danni, i quali, in misura più o meno larga, colpiscono indistintamente tutti gli Stati concorrenti. Nel commercio e nella navigazione ad ogni Governo, come ad ogni individuo, riesce assai difficile, per non dire impossibile, restringere la cerchia della propria attività e dei suoi interessi entro i limiti del territorio nazionale. Nel Medio-evo il commercio marittimo era quasi il solo rapporto pacifico dei popoli, e si era formato una specie di diritto marittimo internazionale, il *jus nauticum*.

Ai giorni nostri si potranno qualificare utopisti coloro che credono alla possibilità di creare un codice generale del diritto delle genti, applicato e rispettato da tutti gli Stati, ed un tribunale internazionale, che sia chiamato a risolvere le questioni, che sulla sua applicazione potessero

sorgere. Ma nessuno può ormai mettere in dubbio la possibilità di addivenire fra gli Stati principali a convenzioni su singoli argomenti di vitale interesse, comuni a tutte le nazioni.

Gli usi marittimi, indipendenti dalle origini delle razze e dal clima, hanno fatto nascere tra i commercianti e i naviganti dei diversi Stati un legame, che tuttora li avvince, il quale, sebbene senza base legale, può essere considerato come il punto di partenza di una legislazione uniforme almeno in parte.

Oggidi lo sviluppo straordinario delle comunicazioni facilita i congressi internazionali e quindi lo scambio immediato delle idee fra le persone che si dedicano allo studio di una scienza determinata. Assai più efficace all'uopo può riuscire l'opera del Comitato marittimo internazionale. Questo Comitato è costituito da giuristi e da uomini d'affari, da armatori ed assicuratori, i quali, senza pretesa di infallibilità dottrinale o di autorità politica, per i loro studi speciali e per l'esercizio delle loro professioni, hanno acquistata l'esperienza delle difficoltà pratiche che possono nascere dalla mancanza di armonia fra le diverse legislazioni. Commissioni permanenti, in seguito a seri studi, formulano delle regole, che reputano rispondenti ai bisogni sociali. Questi progetti vengono sottoposti all'esame ed alle discussioni delle Assemblee, le cui deliberazioni collettive vengono quasi sempre accettate dalle Conferenze diplomatiche, che le convertono in convenzioni internazionali che costituiscono leggi comuni per un esteso gruppo di Stati. Così a mezzo prima di questi organi dell'opinione giuridica del mondo civile, e poi dei Governi, va man

mano formandosi su parecchie materie una legislazione unica. Oltre le convenzioni internazionali quasi uniformi in molte materie commerciali, si ha il fatto compiuto dell'accordo di quasi tutti i popoli civili sull'assistenza dei marinai abbandonati e sulle norme per prevenire gli urti delle navi in mare.

La conferenza dell'Aja recentemente si è occupata dell'assicurazione obbligatoria contro la disoccupazione degli operai, obiettivo assai più arduo di quello della assicurazione obbligatoria contro i disastri marittimi, se non altro perchè la certezza del soccorso può aumentare il numero dei disoccupati, ma non mai quello delle vittime del mare. Perchè quell'esteso accordo internazionale, che in tante materie fu già raggiunto, dovrebb'essere impossibile per rendere dovunque obbligatoria l'assicurazione, istituzione, che oggidi è elevata all'altezza di un'importante funzione sociale e che può essere mezzo efficace per attenuare quelle spaventevoli responsabilità civili che ostacolano lo sviluppo del credito navale?

Esprimendo tali concetti, io non ho certamente la pretesa di risolvere l'arduo problema; io non mi son proposto e non mi propongo che un solo scopo; — quello di dimostrare che l'argomento è degno di studio da parte delle migliori energie intellettuali.

La vitalità ardita che si va manifestando nel campo della scienza e della navigazione è di buon augurio per l'avvenire. In questo avvenire, per quanto lontano, io confido, convinto che non tutte le grandi verità trionfano senza lotta lunga e costante contro le difficoltà, gli errori, ed i pregiudizi.

RESOCONTO

ECONOMICO FINANZIARIO

ESERCIZIO 1910.

ENTRATE	Importi
Dotazione del R. ^o Governo (Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio) L.	50,000 —
Dotazione della Provincia di Venezia »	40,000 —
Dotazione del Comune di Venezia »	10,000 —
Dotazione della Camera di Commercio di Venezia »	5,000 —
Sussidio della Camera di Commercio di Venezia per corso di lingua giapponese »	500 —
Assegno della Cassa di Risparmio di Venezia »	5,000 —
Assegno delle Assicurazioni Generali di Venezia (biennale) »	907 50
Interessi sulle somme depositate in conto corrente alla Banca Veneta di Venezia »	— 801 57
Interessi sulle somme depositate in conto corrente alla Cassa di Risparmio di Venezia »	— 465 70
Interessi sulla Rendita It. ^{na} 3.75 intestata alla Scuola »	1,455 —
Tasse di ammissione, annuali, uditori ecc. §	24,515 —
Quota di tasse di diploma, di laurea ecc. §	1,949 —
Tasse per certificati diversi e varie »	986 05
	141,579 82

S P E S E	Importi
Imposte pubbliche e tasse (esclusa la Ricchezza Mobile a carico del personale) L.	3,053 91 —
Stipendi ed assegni »	99,261 61 —
Manutenzione locali »	130 — —
Riparazione e manutenzione mobilio »	491 28 —
Illuminazione e riscaldamento »	1,320 39 —
Cancelleria, posta, telegrafo, telefono, stampati e varie »	4,580 83 —
Biblioteca (parte ordinaria) »	1,958 24 —
Museo di Merceologia »	398 09 —
Gabinetto di Merceologia »	399 07 —
Banco modello »	659 — —
Rimborso di tasse scolastiche »	1,500 — —
Assistenze, supplenze, gratificazioni, ad personam ecc. »	12,810 19 —
Vestiario personale basso servizio »	280 — —
Impreviste »	206 82 —
Straordinarie »	157 — —
Biblioteca (parte straordinaria) »	236 40 —
Rinnovazione mobilio »	265 — —
<i>Eccedenza di Entrata</i> »	13,871 09
	141,579 82

IV CORSO INTERNAZIONALE DI ESPANSIONE COMMERCIALE

TENUTOSI A VIENNA NEL 1910

RELAZIONE

DELL'INVIATO DELLA SCUOLA D.^r GUIDO PIZZO

Onorevole Direzione

della Regia Scuola Superiore di Commercio

VENEZIA

Il IV Corso Internazionale d'Espansione Commerciale ha avuto luogo a Vienna dal 22 Agosto al 10 Settembre.

Dell'organizzazione sua, sotto ogni punto di vista soddisfacente, e della sua ottima riuscita, va dato lode in prima al Cons. Gelcich, al Cons. Schmid, al Prof. Glauser, e poi a tutta la numerosa schiera degli insegnanti - ricordo particolarmente il Prof. Subak - che, con l'inesauribile e premurosa cordialità, oltre che col sapere, hanno contribuito a rendere il soggiorno di Vienna agli ospiti stranieri oltre ogni dire interessante, piacevole, istruttivo. A tutte queste egregie persone mi è grato e doveroso rivolgere un caldo ringraziamento.

Il Corso comprese, oltre ad un gran numero di conferenze, un numero considerevole di visite, che si alternavano felicemente a quelle. Sicchè, se l'orario era piuttosto gravoso (anche 8 ore il giorno), le frequenti visite costituivano un diversivo oltremodo gradito ed utile.

Le conferenze si tennero all'Accademia d'Esportazione, generalmente sia nelle ore antimeridiane che nel pomeriggio.

Gli oratori furono in massima parte scelti fra gli insegnanti delle primarie scuole della monarchia; in minor numero pratici, industriali, funzionari, che svolsero con gran competenza argomenti particolari. La materia trattata — ne parlerò a lungo poi — non si restrinse solo ad argomenti di interesse esclusivamente commerciale: fu assai varia: dall'industria all'arte, dai meccanismi di borsa alla letteratura. Parecchie conferenze furono illustrate da riuscitissime proiezioni.

Le visite, che si intrecciavano alle conferenze — non già, mi piace notarlo, come un accessorio, ma come parte integrante, essenziale, del Corso — furono anch'esse numerose e varie; in generale le precedeva una lezione preparatoria. Così si visitò la Borsa degli effetti, l'officina del Gas, quella dell'Elettricità, la Borsa dei prodotti agricoli, l'Esposizione dei mezzi d'insegnamento, la Camera di commercio e industria, la Cassa di Risparmio Postale, la Esposizione di caccia, il Museo d'arte storica, quello di Arte ed Industria, il Sanatorio di Steinhof, il Monte di Pietà, le fabbriche e cantine dell'Unione di consumo, ed altre assai, che sarebbe troppo lungo ricordare.

Nelle domeniche poi furono organizzate delle escursioni fuori della città, ottimamente riuscite grazie all'inesauribile attività e cordialità dei dirigenti.

Il numero degli iscritti, rappresentanti tutte le nazionalità, esclusa, beninteso, quella inglese, fu di 105. L'Italia non era rappresentata che dal sottoscritto, poichè l'altro italiano presente, il prof. Polano, veniva in nome e per conto del governo svizzero.

Vorrei dir ora qualche cosa sull'utilità del Corso,

ma mi restringo ad esprimere il mio profondo convincimento che esso, per il modo ammirevole con cui fu condotto, non poteva meglio rispondere allo scopo di dare uno specchio fedele della vita dell'Austria nelle sue svariate manifestazioni. Tutti quelli che comprendono quale sia l'importanza, nei nostri tempi, di conoscere le nazioni straniere, non potranno che plaudire all'istituzione di questi Corsi internazionali, che insegnano in poco tempo tanto di buono, di bello e di utile, quanto non si potrebbe altrimenti apprendere che con infiniti sforzi e lungo studio.

La materia svolta riguardò i più svariati punti della vita economica e intellettuale dell'Austria. Forse, a mio modesto avviso, un ordine maggiore negli argomenti e nella trattazione non avrebbe nociuto. Materia copiosissima, interessantissima; ma però, secondo me, non troppo bene ridotta ad unità organica, nè troppo armonicamente svolta nei suoi vari punti, neanche nella parte esclusivamente economica. Così, mentre alcuni argomenti furono svolti in maniera assai ampia, di altri, delle ferrovie ad esempio, non si è fatto cenno, o quasi. Mende del resto non gravi, e forse inevitabili.

Ma, volendo dare una rapida occhiata ai punti principali trattati, sarà difficile seguire un ordine molto evidente, e, malgrado i miei sforzi, appariranno strappi e lacune notevoli. Non sarà mia colpa. Delle principali cose viste ed udite darò uno specchio per quanto mi è possibile fedele, soffermandomi di preferenza su quegli argomenti che più di frequente attirano la nostra attenzione.

Può servir d'introduzione quanto disse il Prof. Kaser sulle basi storiche della moderna vita economica. Egli parlò dapprima dell'economia cittadina del medio evo, che lotta per ottenere l'indipendenza del suo territorio e il dominio sugli altri, accennando alla grandezza commerciale di Venezia e della Hansa; poi del mercantilismo, imitazione e ampliamento dell'economia medioevale, con la sola differenza sostanziale che lo Stato, non più la città, ha la direzione della politica economica; e venne infine ad esaminare la politica economica austriaca al tempo del mercantilismo (Carlo VI, Maria Teresa, Giuseppe II); poi l'industrializzazione dell'Austria con l'introduzione di operai stranieri, le sovvenzioni di Stato, l'istruzione industriale, la creazione di una politica doganale unitaria; poi la politica commerciale nei rapporti con l'Oriente. Argomenti che formarono il substrato di tutto il Corso.

Lo sviluppo dell'industria austriaca appare evidente quando si pensi che il consumo del carbone dal 1849 al 1908 è aumentato da 9 milioni e mezzo di quintali a 406 milioni. Le persone impiegate nell'industria erano nel 1908 oltre 3 milioni. Ricordiamo però che fra le industrie il dott. Hassak, che con belle lezioni svolse l'argomento, comprende anche la lavorazione delle miniere.

La produzione del carbon fossile (Slesia, Boemia, Moravia, Galizia) fu nel 1908 di 138.754.000 q.; quella della lignite (Boemia, Stiria) di q. 267.289.000; quella del petrolio greggio, rapidamente sviluppatasi nella Galizia, di q. 17.540.000. Il ferro viene dalla Stiria (oltre 3/5), poi dalla Boemia. La produzione del minerale di ferro am-

monta a 26.324.000 q., con un'importazione di 4.239.000 q.; quella del ferro greggio a q. 14.669.000, con una importazione di 2.788.000 q. In queste cifre, sempre relative all'anno 1908, non è compresa la parte riguardante l'Ungheria. Di acciaio si producono annualmente circa 12 milioni di q.

Fra le industrie alimentari emergono quelle della macinazione, dello zucchero, della birra. La prima, trasformata in grande industria, conta già 21 società per azioni e impiega oltre 26.000 operai. L'industria dello zucchero, grandemente progredita anch'essa, si esercita ora in Austria in circa 200 fabbriche. L'esportazione complessiva dall'Austria-Ungheria salì nel 1908, fra zucchero greggio e raffinato, a 226 milioni e mezzo di corone. L'industria della birra produsse nel 1908 oltre 22 milioni di hl. in 1257 fabbriche, principalmente in Boemia, poi nella Bassa Austria, in Moravia, in Galizia, nell'Austria settentrionale, nella Stiria.

Fra le industrie tessili primeggia quella del cotone, che impiegava nel 1909, in 139 fabbriche provviste di oltre 4 milioni e mezzo di fusi e di 130 mila telai, ben 105 mila operai; vien poi quella della lana, che ne impiega 62 mila; infine quelle del lino, della canapa e della juta, esercitate in Boemia, Moravia, Slesia e Austria Superiore.

L'industria vetraria, esercitata anzitutto in Boemia, poi nella Bassa Austria, Moravia e Stiria, dà un prodotto totale pel valore di oltre 100 milioni di corone; di cui oltre 2/3 (67.658.000 k. nel 1907) costituiscono l'esportazione, di fronte a una importazione incomparabilmente inferiore (6.038.000 nel 1907). Delle vetrerie esportate

buona parte è formata da quei famosi articoli di Gablonz che danno lavoro a 60 mila operai. E ad oltre 110 mila dà lavoro l'industria ceramica, che alimenta pure considerevolmente l'esportazione, diretta in parte anche verso l'Italia.

Nel 1908 v'erano in Austria 149 fabbriche di carta e 304 fabbriche di pasta di legno e cellulosa, che producevano 3.176.350 q. di carta, 3.947.610 q. di pasta di paglia e di legno, e 332.000 q. di cartone. per un valore totale di 227 milioni e mezzo di corone. Nell'esportazione di questi articoli, diretta in parte in Italia, l'Austria tiene il quarto posto, dopo la Svezia, la Germania e la Norvegia. Nel 1907 esportò infatti 852 mila q. di pasta di legno e cellulosa, e 923 mila q. di carta e cartone, per 51 milioni di corone.

Delle comunicazioni non fu trattato gran che. Il Prof. Nemeček parlò della Navigazione interna dell'Austria, accentrata pressochè tutta nel bacino del Danubio; e il Cap. Schreckenthal tenne un'importante conferenza sulla navigazione e sulla politica marittima austriaca. La flotta commerciale dell'Austria, grandemente sviluppata in quantità e qualità negli ultimi anni, si può considerare risultante di due parti: il Lloyd Austriaco e la marina libera. Il movimento è concentrato in grandissima parte nel porto di Trieste, la cui importanza è di tanto cresciuta dopo i recenti lavori. Quanto alla politica marittima austriaca, essa si riassume nel sistema delle sovvenzioni di Stato alla marina mercantile, sistema imposto dalla necessità di sviluppare il traffico marittimo e le costruzioni na-

vali, di sostenere la marina libera, di regolare le relazioni con l'Ungheria nei riguardi del traffico del mare.

Una delle principali fonti di ricchezza dell'Austria-Ungheria è data dal legname (Engel: Commercio ed Esportazione del legno nell'Austria-Ungheria). La grande produzione di questo articolo è dovuta insieme a condizioni climatiche e ad una razionale economia forestale. Il legno che si trova in commercio è in generale già il prodotto di una prima lavorazione del legno greggio, e fornisce a sua volta materia prima ai tanti rami di un'importantissima industria già nota fin da tempo antico. L'Austria-Ungheria è una delle prime nazioni esportatrici di legname; poichè la produzione nei due stati della monarchia, come nei distretti boscosi della Bosnia - Erzegovina, è assai maggiore del consumo. L'esportazione, diretta per la metà verso la Germania, per 2/7 verso l'Italia, pel rimanente verso la Rumania, la Svizzera, la Russia, la Francia, l'Egitto, la Grecia, la Turchia ed altri paesi, si è rapidamente sviluppata negli ultimi due decenni. Raddoppiatasi in soli 5 anni, dal 1895 al 1900 (da 130 a 255 milioni di corone), dopo essere diminuita nei due anni successivi fino a 195 milioni, riprese l'ascesa e toccò il massimo nel 1907, superando i 280 milioni di corone. Nel 1909 ascese a 230.625.267 k.

L'ordinamento e il funzionamento della Borsa di Vienna furono svolti in varie bellissime conferenze. Questo istituto, uno dei più importanti d'Europa, fondato da Maria Teresa nel 1761, riorganizzato nel 1854 e successiva-

mente, è ora retto dallo Statuto del 1906. Delle sue vicende storiche e della sua funzione presente parlò il Professor Adler in tesi generale; più particolarmente ne tratarono il Prof. Ziegler e il Dott. Kohn, illustrando i più importanti affari che vi si compiono.

Importantissima è pure la Borsa viennese per prodotti agricoli, anch'essa oggetto, come la prima, di visite e di dotte conferenze (Dott. Horowitz).

Di un altro istituto fu anche a lungo trattato: intendendo parlare della Cassa di risparmio postale (Postsparkassa), veramente degna di particolare attenzione. Essa è retta dalle leggi 28 Maggio 1882 e 19 Novembre 1887, con la quale ultima assunse un servizio di chèques a favore dei depositanti, e cominciò ad agire anche come stanza di compensazione, semplificando d'assai i meccanismi di pagamento. Le lezioni del Prof. Klimesch sull'argomento furono, come molte altre, utilmente chiarite da un'abbondante distribuzione di opuscoli e di moduli.

Sulle cooperative di consumo in generale, e in particolare sulla prima Cooperativa di consumo viennese parlò il Prof. Singer; sulle camere di Commercio e Industria austriache e la loro attività nell'interesse del commercio, il Prof. Tayenthal; sullo sviluppo del Credito ipotecario in Austria il Prof. Bráf.

Alcune conferenze trattarono argomenti di diritto commerciale. Così quelle del Grünberg e dello Strauss. Il Dott. Pollak parlò del modo ond'è regolato in Austria il fallimento e delle riforme invocate; il Prof. Wrabetz della protezione dei marchi e dei campioni in Austria.

Ricordo ancora una lezione sulle patenti e sull'ufficio relativo (Dott. Adler). Nè posso dimenticare le belle conferenze dell'Ottel sulle vicende del mercato monetario austriaco nell'ultimo secolo, fino alla regolazione avvenuta con la legge del 1892 e al trionfo della corona d'oro.

Inoltre si ebbero alcune lezioni, assai generiche, in materia contabile. Così quelle del Prof. Schigut intorno all'organizzazione della computisteria e della corrispondenza nelle aziende mercantili austriache; quelle del Kreibitz sui tipi di bilanci; quelle del Resch sull'importanza economica e giuridica dei bilanci; e poche altre.

Delle statistiche commerciali dell'Austria, del loro sviluppo, delle disposizioni legislative e regolamentari da cui sono rette, delle regole per garantirne l'esattezza e la integrità, e delle pubblicazioni statistiche, fu pure trattato in un'interessante conferenza del corso (Demel).

Ma più interessanti ancora furono le conferenze, che qui posso connettere, del Kobasch e dello Stoiser, sulla politica commerciale austriaca, di cui mi piace discorrere un po'. Incominciamo dalla prima.

Della popolazione dell'Austria-Ungheria (51.017.704 ab. nel 1908, compresi 1.855.835 della Bosnia-Erzegovina), sparsa sur una superficie quasi due volte e mezzo maggiore di quella dell'Italia (km.² 675.884, compresi 51.027 della Bosnia-Erzegovina), oltre la metà, e cioè il 52,3 % in Austria, il 68,4 % in Ungheria, è impiegata nella coltura del suolo e delle ricchissime foreste. La percentuale delle persone impiegate nell'industria e nei vari mestieri è, contrariamente alla precedente, maggiore nel-

l'Austria (24,7 %) che nell'Ungheria (13,5 %), paese eminentemente agricolo. Così nei traffici (Austria 10 %, Ungheria 5 %) e nella lavorazione delle miniere (Austria 2 %, Ungheria 0,85 %). Le relazioni commerciali fra le due parti della Monarchia sono rette dal Compromesso del 20 Dicembre 1907 per la durata di 10 anni. Parimenti 10 anni durano i trattati in vigore con la Germania, il Belgio, l'Italia, la Russia e la Svizzera, conchiusi fra il 1905 e il 1908; altri trattati stanno per conchiudersi con la Rumania e la Serbia. Differenti stipulazioni legano poi l'Austria con l'Egitto, la Bulgaria, la Cina, la Danimarca, la Francia, la Grecia, l'Inghilterra, il Giappone, la Corea, la Siberia, il Marocco, i Paesi Bassi, la Persia, la Svezia, la Norvegia, il Siam, la Turchia e gli Stati Uniti.

Dalla statistica del 1908 risulta che nelle relazioni con l'Austria vengono prime la Germania, l'Inghilterra e l'Italia; poi, in ordine decrescente, gli Stati Uniti, l'India, la Svizzera, la Russia, la Francia, la Rumania, la Turchia, l'Egitto, il Belgio, la Serbia.

Il principale articolo d'importazione, secondo la stessa statistica, è dato dal cotone e dai filati e tessuti di cotone (324 milioni di corone); vengono poi: lana, filati e tessuti di lana (214 milioni), carbon fossile (188), pelli e cuoi (120), macchine (102), seta e seterie (99), metalli diversi (99), ferro e oggetti di ferro (85), caffè (54), libri (48), tabacco greggio (46), uova (42), lino (24), cereali (18), materiali concianti e coloranti (15). Il primo articolo d'esportazione è il legno (241 milioni di corone); poi viene lo zucchero (226 milioni); poi: carbon fossile

(111), uova (111), lana e lanerie (86), bestiame da macello (79), articoli di cuoio (67), ferro e articoli di ferro (67), vetrerie (64), pelli (62), carta e affini (61), orzo (56), cereali (54), seta e seterie (48), articoli di legno (47), birra (15).

E veniamo a considerare le basi geografico-economiche dei rapporti dell'Austria con gli Stati balcanici, così come ce le espone il prof. Stoiser. L'Austria-Ungheria non prese parte all'attiva politica coloniale delle altre potenze, ma rivolse costantemente gli sguardi verso gli Stati balcanici; anzi dal tempo di Carlo VI (1711-1740) fino alla pace di Parigi del 1856, il commercio con essi Stati era un vero monopolio dell'Austria. Poi vi si rivolsero a gara le potenze dell'occidente, specialmente l'Inghilterra, la Francia, la Germania e l'Italia.

Ora degli Stati balcanici, il più ordinato e progredito, il regno di Rumania, è politicamente legato alle potenze occidentali, e particolarmente all'Austria e alla Germania; il regno di Bulgaria, benchè in generale di politica russofila, ha buone e vive relazioni politico-commerciali con l'Austria; il regno di Serbia dal 1903 (dinastia Kara-georgevich) si sforza invece ad emanciparsi dalla sua potente vicina; il nuovo regno del Montenegro è economicamente dipendente in tutto da essa, benchè, dice l'oratore, la Russia e l'Italia abbiano voluto metterci lo zampino; il regno di Grecia è politicamente sotto gli influssi delle grandi potenze che ne controllano le finanze, rovinata dalla guerra con la Turchia; nella Turchia Europea, infine, che pur dopo la rivoluzione del Luglio 1908 è rimasta malsicura all'interno e ha fatto solo lentissimi passi,

le potenze più influenti sono l'Austria, la Germania e l'Inghilterra.

Il commercio austriaco coi Balcani si svolge per via di terra e per via di mare. Non vi sono linee ferroviarie dirette con la Grecia, l'Albania e il Montenegro, ma parecchie d'importanti con gli altri Stati della penisola, specie con la Rumania, ove conducono: la Budapest - Szegedin - Temesvar - Orsova - Bukarest - Costanza, la Hermannstadt - Roterturmpass - Slatina, la Kronstadt Gyimespass - Palanka, e la Lemberg - Czernowitz - Jassy - Braila.

Oltre a queste son da ricordare le importantissime: Vienna - Budapest - Belgrado - Costantinopoli e Belgrado - Salonicco.

Ma importanza massima ha il Danubio, navigabile ora a vapore per ben 4.700 km. (con gli affluenti), ricco di città e di porti quali Vienna, Budapest, Belgrado, Braila e Galatz, via naturale di scambio fra le regioni industriali dell'Austria occidentale e gli Stati agricoli della penisola. Oltre alla importantissima "Donau Dampfschiffahrtsgesellschaft", con 135 vapori e 837 battelli da rimorchio, esercita il traffico in questo bacino la "Ungarische Fluss- und Seedampfschiffahrtsgesellschaft".

Quanto al commercio per mare esso si dirige da Trieste e da Fiume al Pireo, a Salonicco, a Costantinopoli, a Varna e Burgas, a Costanza. Trieste, ben legata ora con l'interno, esercita, specie col Lloyd austriaco, il traffico su numerose linee verso il Levante e il Mar Nero; Fiume, con la linea Ungherese del Levante, sta in relazione con la Grecia e la Turchia. Al Pireo le navi au-

striache portano coloniali, zucchero, legno ed altro, in cambio di vino, olio, uva passa e agrumi. A Salonicco la bandiera austriaca tiene il primo posto. Costantinopoli, gran centro d'importazione, riceve da Trieste coloniali, zucchero, carta, e così via.

Dagli Stati Balcanici si ricava essenzialmente prodotti naturali; essi sono infatti in genere paesi agricoli di grande fertilità, anzi il bacino bulgaro-valacco e la Rumelia orientale sono i veri granai dell'Europa. Frumento e granturco sono forniti dalla Rumania e Bulgaria; uva dalla Rumania, Bulgaria e Grecia; frutta dalla Serbia, Bulgaria e Rumania; agrumi e tabacco dalla Grecia e dalla Turchia. L'allevamento animale, benchè mal curato, fornisce capre e pecore (Turchia, Grecia, Rumania), buoi (Rumania, Bulgaria, Serbia), e maiali (Serbia). I prodotti minerali non sono importanti che in Rumania (petrolio, ferro, sale).

Viceversa manca la grande industria, fuorchè in Rumania, e l'Austria vi ha trovato uno sbocco importantissimo pei suoi prodotti. E mentre s'è andata grandemente riducendo la cifra dell'importazione dei prodotti balcanici in Austria, quella delle esportazioni dall'Austria è andata invece crescendo; non regolarmente però, tanto che le cifre relative all'anno 1908 segnano già un regresso di fronte a quelle dei due anni precedenti. Nel 1908 appunto l'Austria importava dalla Rumania per 30,89 milioni di corone, dalla Serbia per 15,44, dalla Bulgaria per 4,57, dalla Grecia per 26,27, dal Montenegro per 0,83, dalla Turchia per 41,24; esportava in Rumania per 92,79 milioni di corone, in Serbia per 26,40, in Bulgaria per 21,41, in Grecia per 26,20, in Montenegro per 2,52, in Tur-

chia per 83,09. Un' eccedenza, come si vede, ben rilevante delle esportazioni sulle importazioni.

La conclusione la lasciamo al Prof. Stoiser. Nonostante la più furiosa concorrenza, egli dice, la nostra esportazione cresce. E noi andremo avanti, perchè siamo i più forti, perchè la via del Danubio ci è offerta dalla natura pel dominio sui Balcani. E andremo avanti, conchiude letteralmente, per un duplice scopo: fare un buon affare e portare la civiltà in quei paesi. Proposito questo assai delicato.

Del resto le lezioni del Prof. Stoiser furono fra le più interessanti del Corso; interessanti anche perchè prettamente tedesche, fiorite a volte di quella logica inoppugnabile che faceva, ad esempio, ragionare lo stesso oratore *su per giù* in questi termini: la nostra Monarchia non conta che il 25 % circa di abitanti tedeschi: 11 milioni e mezzo su oltre 51, di fronte a 21 milioni di Slavi, per non dire degli altri. Dunque l' Austria - Ungheria non è uno Stato tedesco? Nossignori: l' Austria - Ungheria è uno Stato prettamente tedesco, perchè i tedeschi sono i più forti, essendo più ricchi e più istruiti degli altri. Non hanno quasi analfabeti, mentre l' elemento polacco ne conta 41 %, quello ruteno il 76 %, quello sloveno il 24 %, quello serbo-croato il 74 %, quello italiano il 16 %, quello rumeno il 72 %. Finchè ci saranno tanti analfabeti è inutile spolmonarsi a chiedere scuole, università e simili: noi non le concederemo; quindi gli altri rimarranno, se a Dio piaccia, analfabeti, e noi comanderemo. E a queste punto l' oratore rivolgeva un' occhiata piena di coscienza grandezza sull' uditorio, come per dire: forse - non credevate ch'io loico fossi.....

Peccato che, per eccesso di sentimento tedesco, l' oratore abbia dimenticato assai spesso di trovarsi dinanzi a un auditorio internazionale; e sia uscito a volte, specie nei riguardi dell' Italia, in espressioni che, se non altro, il più elementare dovere di cortesia e di ospitalità avrebbe dovuto impedirgli di pronunciare. Questa fu l' unica nota stonata del Corso.

E mi si perdoni la digressione.

Dei centri principali dell' impero, Vienna e Trieste, di Vienna in ispecie, fu pure tenuto parola.

Sul porto di Trieste, la sua costituzione, i nuovi lavori in esso eseguiti, la sua importanza come luogo d' importazione, d' esportazione e di consumo, l' organamento dei servizi che fanno capo ad esso, parlò il Prof. Hellauer, e la sua conferenza fu accompagnata da interessanti proiezioni.

Vienna e il suo meraviglioso sviluppo nell' ultimo mezzo secolo, che forma uno dei maggiori titoli di benevolenza per l' attuale sovrano, furono oggetto delle conferenze del dott. Paul e del dott. Nübel. Questa città, sita al centro dell' Europa, lontana dal mare ma sulla via del Danubio, all' incrocio delle vecchie vie commerciali dall' ovest all' est e dal sud al nord, che non contava nel 1848 che 417.000 abitanti su 55 km.², superata la vecchia cinta di mura, si estende oggi anche sulla riva sinistra del Danubio, e conta ben 2.107.918 abitanti su 273 km.².

La sua vita economica cominciò a svolgersi rigogliosa solo dopo la metà del secolo scorso, ma dovette subire il contraccolpo della grave guerra del 1866. Riprese poi vigorosa nel 1871 e culminò con l' Esposizione mondiale

del 1873; poi di nuovo decadde, e solo dal 1890 ha ripreso l'ascesa costante. Ora Vienna possiede all'interno e alla periferia un ben ordinato servizio di ferrovie e di tramvie elettriche, a vapore, a cavalli; è al centro di una importante rete di linee ferroviarie e di navigazione fluviale; ha provveduto alla regolazione del Danubio, del canale Danubio e del fiume Vienna; ha importanti mercati, macelli e depositi; è gran centro industriale e commerciale, e vanta una delle prime Borse d'Europa.

La città esercita ora, non sempre con fortuna, alcuni fra i più e alcuni fra i meno importanti servizi. I principali, cioè quelli dell'elettricità, del gas e delle tramvie, le hanno reso di netto nell'anno 1909 rispettivamente: k. 6.630.000, k. 5.675.000 e k. 3.047.000. In totale, con gli altri servizi minori, ebbe un guadagno di k. 16.155.000; da cui bisogna detrarre k. 964.000 per i due servizi che rimangono costantemente passivi.

Non fu dimenticata la Bosnia-Erzegovina. Ne trattò in modo generico, in una delle sue conferenze sull'igiene commerciale, il dott. Ullmann, esaminando le condizioni igieniche della regione, dall'occupazione del 1878 in poi, nelle loro relazioni con la vita economica. Non occorre naturalmente dire che le parole di questo dotto oratore, e dell'altro che ricorderò ora, sono tutte un inno alla sapiente e benefica politica austriaca.

Più diffusamente l'argomento fu svolto nelle due conferenze del dott. Feitler (Industria e commercio della Bosnia-Erzegovina). La regione in parola ha fatto in soli due anni, dal 1908, grandi progressi. Sono fra le sue fonti

di ricchezza, anzitutto l'industria del legno, che impiega tanti italiani e si esercita a Serajevo, Zavidovic e in molti altri luoghi; poi le frutta, principalmente le susine (Brcka), l'uva e le ciliegie. E vi è una scuola di viticoltura a Lastva, e una di viticoltura e frutticoltura a Mostar (dal 1888). Un istituto di piscicoltura esiste a Vrelo Bosna. Le fabbriche di tabacco, che alimentano l'esportazione, sono accentrate a Serajevo, Mostar, Banjaluka e Travnik; e producono solo sigarette (circa 120 milioni all'anno) e tabacco da fumo (oltre 21 mila q.). V'è una fabbrica di zucchero a Usora, una di birra a Serajevo, una di spiriti a Tuzla. Di carbon fossile se ne trae in diversi luoghi, per circa 7 milioni q.; anche il sale si trova in varie località. Una sorgente a Srebrenica dà 300 mila bottiglie all'anno di acqua minerale. Le miniere producono inoltre ferro, che alimenta una certa industria, manganese, mercurio e cromo. L'industria chimica ha stabilimenti a Lukavac, a Jajce, a Teslic, a Brod; quella tessile a Serajevo (tappeti) e in pochi altri luoghi.

Nonostante i progressi industriali, la regione, se esporta molti prodotti naturali, deve importare in quantità maggiore fabbricati; quelli nel 1908 diedero un bilancio attivo di 36 milioni e mezzo di corone, questi uno passivo di 49 milioni.

Principalissimo fra gli articoli d'esportazione è il legname in tavole o variamente foggiate (30,4 milioni di corone); poi vengono i bovini (oltre 9 milioni); poi le susine secche (6 milioni); poi, in ordine decrescente d'importanza: ferro e acciaio, cellulosa, pellami, prodotti chimici, cereali, pecore, uova, carni, tabacco e spiriti. Si im-

portano principalmente: farine (25 milioni e mezzo di corone), vesti e biancheria (circa 9 milioni), articoli di ferro e d'acciaio (6,7), caffè (6,5), macchine (4,4), pelli e cuoi (circa 4), cotonerie, zucchero raffinato, spiriti, surrogati del caffè, riso, burro e grassi, vino, lanerie.

Per finire ricorderò alcune conferenze che, se pure non trattarono veri argomenti commerciali, non furono perciò meno interessanti. Così fu parlato della costituzione e dell'amministrazione austriaca (Dott. Brassloff) e del movimento dei forestieri in Austria (Schindler). E sulle istituzioni di beneficenza nella bassa Austria parlò il Consigliere Gerènyi; e alla sua conferenza seguì la visita a quella colossale meraviglia che è il Sanatorio di Steinhof.

L'arte ebbe il suo posto: poche cose ma ottime. Ricorderò una conferenza del Prof. Schmerber (Arte, industria artistica e commercio) e le 4 magnifiche dell'architetto Leisching sull'arte industriale austriaca nella sua evoluzione storica e nella sua condizione attuale.

E di argomenti letterari trattarono ottimamente il Dott. Latzke e il Prof. Zeidler; quello tracciando con rapidi tocchi sicuri un quadro evidentissimo della letteratura popolare austro-tedesca nel secolo scorso; questi esaminando Vienna come centro letterario, e il suo teatro popolare, e lumeggiando la grande figura tedesca di Francesco Grillparzer. Ricorderò come chiusa la felicissima, brillante e profonda conferenza del Chiavacci sui costumi e le abitudini del popolo viennese sotto il regno di Francesco Giuseppe I, tutta fiorita di bellezze oratorie e di dotto umorismo.

Ed ho finito. Vorrei solo rivolgere di nuovo un saluto e un ringraziamento a tutti coloro che hanno contribuito alla felice riuscita di questo Corso internazionale. Ma più ancora mi preme ringraziare vivamente codesto Onorevole Consiglio Direttivo per avermi prescelto. Io ho la ferma coscienza di aver fatto del mio meglio per non rendermi indegno del favore accordatomi.

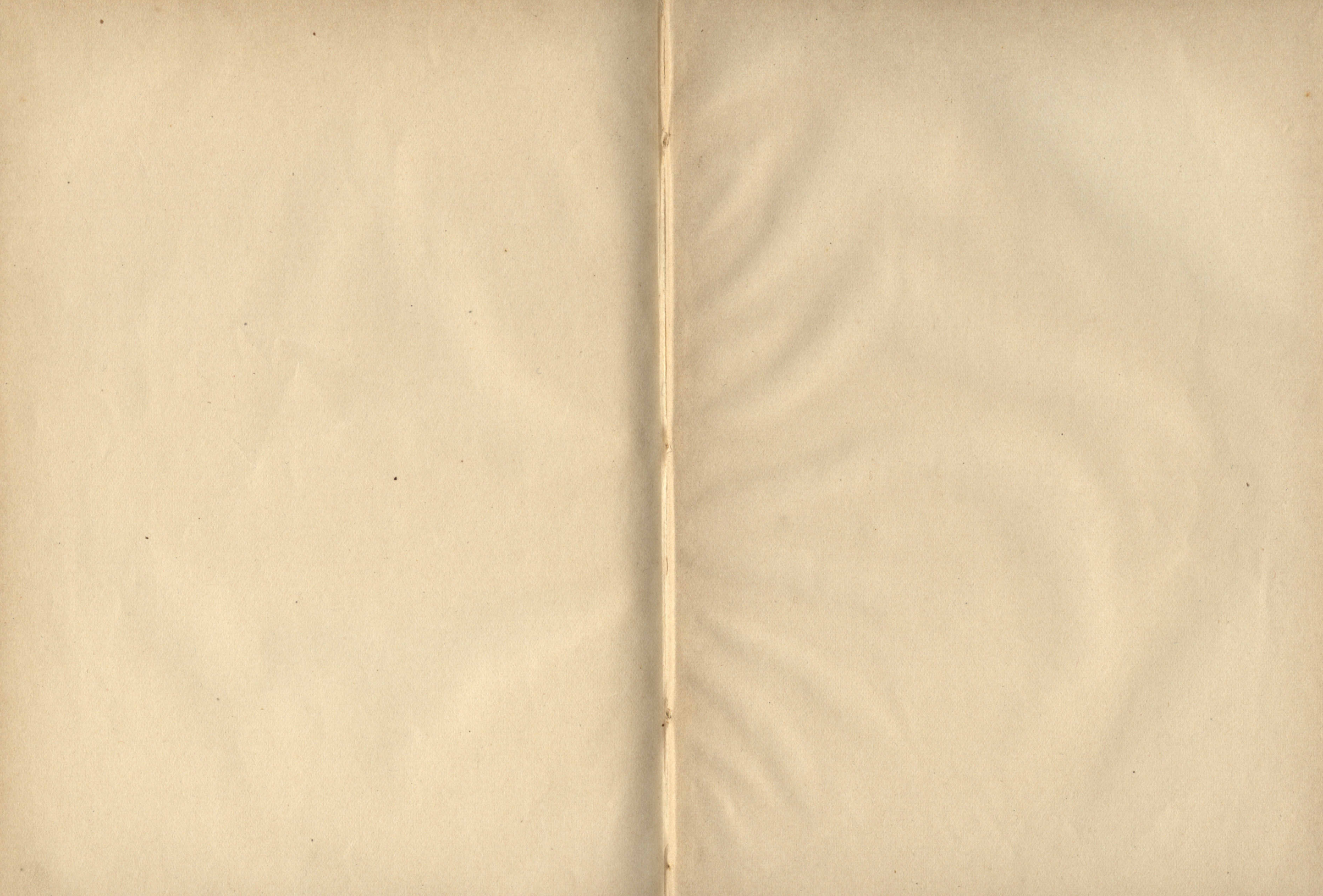
GUIDO PIZZO.

INDICE

Relazione del Direttore Prof. Enrico Castelnuovo sull'andamento della Scuola nell'anno scolastico 1909-10	. Pag.	7
Prolusione del Prof. Avv. Prospero Ascoli sul tema: « La responsabilità civile derivante dai sinistri marittimi »	. »	23
Resoconto economico-finanziario dell'Esercizio 1910	. »	50
Relazione del D.r Guido Pizzo sul IV Corso internazionale di espansione commerciale tenutosi a Vienna	. »	55

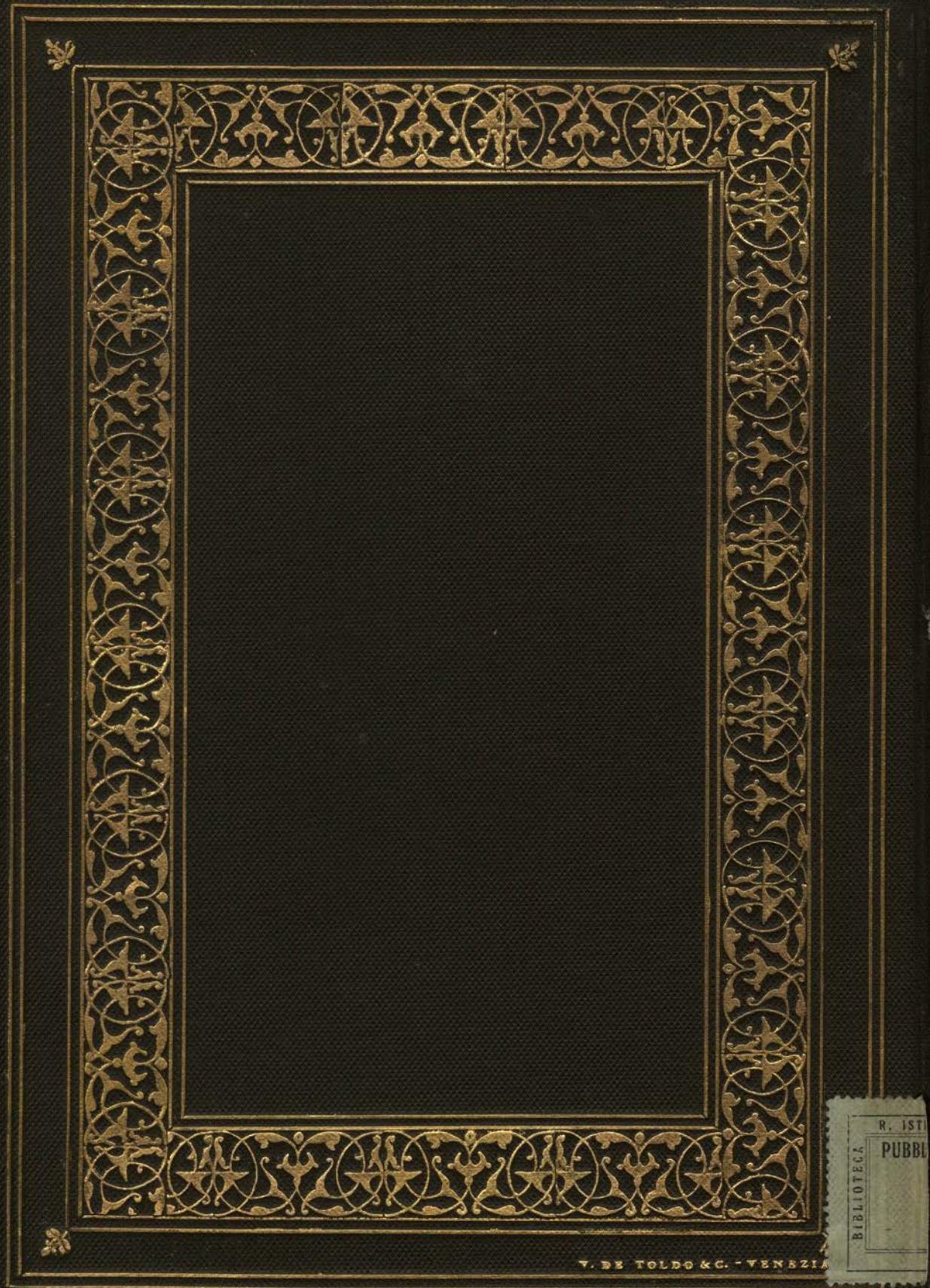


40613





BIBLIOTECA
PUBBLICAZIONI UFFICIALI
R. ISTITUTO SUPERIORE DI
ECONOMIA E COMM.
VENEZIA
540
1



BIBLIOTECA
R. IST.
PUBBL

T. DE TOLDO & C. - VENEZIA