interna trasformazione, non ci permetteva di accordare a lavori intrapresi in circostanze così sfavorevoli una intera fiducia.

Per ciò che riguarda i documenti anteriori al 1859, ognuno intende come questi documenti non potessero esserci di grande aiuto: prima di tutto essi non contenevano nulla di quello che a noi sarebbe importato più di trovarci; indicazioni che potessero illuminarci sullo stato, sulla forza complessiva dell'industria e della marina nazionale, sulla totalità delle nostre relazioni commerciali coll'estero.

Ognuno sa che nelle statistiche doganali come nei registri di porto degli antichi Stati italiani le navi e le merci provenienti da altri Stati italiani si notavano come straniere; e le merci e le navi straniere non essendo poi divise per nazioni, tornava impossibile distinguere qual parte delle merci esportate, per esempio, dalla Toscana fossero veramente spedite all'estero, quali fossero spedite all'interno. Lo stesso si dica delle importazioni...

Voci. Riposi un poco.

GIORGINI, *relatore*. Sono un po' stanco.

ANNUNZI D'INTERPELLANZE: 1° DEL DEPUTATO UGONI SULLA FERROVIA DA BRESCIA PER CREMONA A PAVIA; 2° DEL DEPUTATO CAMERINI SULL'APPLICAZIONE DELLE LEGGI DI PUBBLICA SICUREZZA CONTRO IL BRIGANTAGGIO.

PRESIDENTE. Mentre l'oratore riposa qualche minuto, io fo uso di questo intervallo per annunziare alla Camera due domande d'interpellanze. *(Oh! oh!)*

Una è dell'onorevole deputato Ugoni, il quale chiederebbe di interpellare il ministro dei lavori pubblici sugli ostacoli che continuano ad impedire la costruzione della strada ferrata, la quale partendo da Brescia per Cremona e Pizzighettone deve condurre a Pavia, strada che, approvata alla Camera il 10 luglio 1861, al Senato il 20 luglio, fu sancita per legge del 21 luglio stesso anno. Prego l'onorevole ministro a dire se e quando intenda rispondere a questa interpellanza.

MENABREA, *ministro dei lavori pubblici*. Io non ho nessuna difficoltà a rispondere anche immediatamente, e mi pongo agli ordini della Camera.

Voci. Dopo i bilanci! dopo la presente discussione!

MENABREA, *ministro dei lavori pubblici*. Se la Camera desidera che l'interpellanza sia rimandata dopo i bilanci, aspetterò.

PRESIDENTE. Se piacesse alla Camera, non potendo l'interpellanza dar luogo a molta discussione, si potrebbero conciliare le opinioni rimandandola dopo la votazione della prima legge. *(Sì! sì!)*

L'altra interpellanza è dell'onorevole deputato Camerini, il quale intenderebbe interrogare il ministro della guerra e dell'interno sui seguenti due punti:

« 1° Se il ministro della guerra possa conciliare le sue circolari del 21 agosto 1863, e seguenti disposizioni colla legge del brigantaggio 15 agosto.

« 2° Verso il ministro dell'interno, quali siano le istruzioni che il ministro ha dato ai suoi agenti di pubblica sicurezza od alle Giunte per l'applicazione della legge suddetta. »

Non essendo presente il ministro della guerra, non gli posso rivolgere nessuna domanda; prego il ministro dell'interno di dichiarare in nome proprio e in nome anche del ministro della guerra, se intende rispondervi e quando.

PERUZZI, *ministro per l'interno*. Per parte mia non avrei difficoltà di rispondere anche immediatamente tanto per ciò che riguarda il Ministero della guerra quanto per ciò che riguarda il Ministero che ho l'onore di dirigere. Senonchè, probabilmente queste comunicazioni chieste dall'onorevole Camerini darebbero luogo ad una discussione che credo non sarebbe argomento d'altro che di far perdere ora un po' di tempo, giacchè avremo necessariamente a discutere questa materia fra pochi giorni, quando il Governo dovrà dinanzi al Parlamento pronunciarsi intorno alla conferma o non della legge 15 agosto 1863, la quale spira col dicembre prossimo. Quella, mi pare, sarebbe occasione propizia per discutere questo argomento. *(Segni di assenso)*

PRESIDENTE. Sarà dunque rimandata l'interpellanza a quest'occasione.

SI RIPRENDE LA DISCUSSIONE SUL TRATTATO DI NAVIGAZIONE E COMMERCIO COLLA FRANCIA.

PRESIDENTE. Continui il signor relatore.

GIORGINI, *relatore*. I documenti ufficiali che potevano da noi consultarsi e dai quali potevano ricavarsi notizie opportune ad illuminare le questioni sollevate dal trattato di commercio e di navigazione erano dunque evidentemente insufficienti.

L'onorevole Bixio, diligentissimo ricercatore di tutto ciò che si attiene agli interessi della marina, ci aveva anticipatamente assoluti da questo addebito, dichiarando egli medesimo come non gli sia stato possibile procurarsi tutte le notizie che pur sarebbero bisognate per pronunziare un giudizio sul trattato di navigazione.

Nella mancanza di documenti uffiziali che cosa rimaneva? Uno studio diretto delle indagini, delle ricerche tendenti a mettere in chiaro lo stato presente, effettivo, delle singole industrie e delle loro infinite ramificazioni; in una parola, l'inchiesta.

L'inchiesta poi per riuscire di qualche utilità avrebbe dovuto estendersi alla Francia. Per determinare infatti la quantità di protezione di cui ha bisogno l'industria nazionale è necessario conoscere quale sia il divario che corre tra il prezzo di fabbrica di ognuno dei suoi articoli e quello degli articoli similari fabbricati all'estero. Per eseguire una tale inchiesta sarebbe poi