

XCIX.

TORNATA DI GIOVEDÌ 3 FEBBRAIO 1881

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE FARINI.

SOMMARIO. È annunciato che gli uffici hanno ammesso alla lettura una proposta di legge del deputato Cordova per l'aggregazione dei comuni di Calatabiano e Fiumefreddo al mandamento di Giarre, ed un altro del deputato Nicotera per il convertimento in legge del decreto col quale si approvava lo statuto organico del Monte Vincenzo della Monica di Cava de' Tirreni. = È dichiarato vacante il collegio di Teramo per la nomina del deputato Costantini a segretario generale del Ministero della istruzione pubblica ed è annunciata una domanda di procedere contro il deputato Pellegrino. = Il deputato Berio svolge una sua proposta riguardante una tassa di minuta vendita sulle bevande ed il ministro non si oppone che sia presa in considerazione. = Votazione a scrutinio segreto per la nomina di due commissari pei resoconti amministrativi e per la nomina di tre commissari di vigilanza presso le amministrazioni del Fondo per il culto, della Cassa dei depositi e prestiti e dell'Asse ecclesiastico di Roma. = Seguitandosi la discussione del disegno di legge per una inchiesta sulle condizioni della marineria mercantile italiana, parlano i deputati Plutino A., Farina L. E., Raggio, Luzzatti, Branca, il ministro delle finanze ed il deputato Berio per fatto personale — Discorso del ministro di agricoltura e commercio e dichiarazioni del deputato Berio — Seguito del discorso del ministro di agricoltura e commercio — Osservazioni del deputato Berio all'articolo 3 — Spiegazioni del deputato Del Giudice — Replica dei deputati Berio, Luzzatti e del ministro di agricoltura e commercio — Si approva l'emendamento Luzzatti e quindi l'articolo 3 — È approvato anche l'articolo 4 e l'intero disegno di legge. = Discorsi, riguardanti i due disegni di legge: Istituzione di una Cassa delle pensioni a carico dello Stato e Provvedimenti per l'abolizione del corso forzoso, dei deputati Panattoni e Plebano.

La seduta è aperta alle ore 2 10 pomeridiane.

Il segretario Capponi dà lettura del processo verbale della tornata precedente, che è approvato; quindi legge il seguente sunto di

PETIZIONI.

2474. Il presidente del collegio degli avvocati di Piacenza trasmette una petizione di quel Consiglio dell'ordine, relativa al disegno di legge sugli onorari di avvocato.

2475. Bucca Vincenzo Innocente, mediatore pubblico, invoca dalla Camera l'esatta interpretazione dell'articolo 554, n° 3, del Codice di procedura civile concernente l'autorizzazione a ricevere gli atti contrattuali.

SI DÀ LETTURA DI DUE PROPOSTE DI LEGGE D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI CORDOVA E NICOTERA.

PRESIDENTE. Gli uffici hanno ammesso alla lettura un disegno di legge dell'onorevole Cordova. Se ne dà lettura.

CAPPONI, segretario, legge:

Art. 1.

Dal 1° luglio 1881 i comuni di Calatabiano e Fiumefreddo di Sicilia, provincia di Catania, saranno staccati dal mandamento di Linguaglossa ed aggregati a quello di Giarre.

Art. 2.

I ministri della giustizia e dell'interno, sono incaricati dell'esecuzione della presente legge.

PRESIDENTE. È presente l'onorevole Cordova?

Voci. No.

LEGISL. XIV — 1^a SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 3 FEBBRAIO 1881

PRESIDENTE. Non essendo presente, si stabilirà in altra seduta il giorno per lo svolgimento di questo disegno di legge. Gli uffici hanno pure ammesso alla lettura un'altra proposta di legge dell'onorevole Nicotera. Se ne dà lettura.

CAPPONI, segretario, legge:

Art. 1.

Il decreto reale 30 maggio 1872 col quale si approvava lo statuto organico del Monte Vincenzo della Monica in Cava de' Tirreni, provincia di Salerno, resta convertito in legge e il disposto della seconda parte dell'articolo 10 di detto statuto viene esteso anche alla distribuzione dei sussidi provenienti da detto Monte.

Art. 2.

È data facoltà al Governo del Re di decretare sull'avviso favorevole del Consiglio di Stato e sulla proposta del ministro dell'interno, l'aggregazione alla Congregazione di carità di Cava de' Tirreni di quegli enti che non abbiano obblighi di fondazioni, oltre gli oneri religiosi, o la fusione degli altri enti che abbiano identità di scopo, non che la soppressione ed inversione di quelle opere pie che potessero risultare inutili ed inefficaci nell'attuale loro ordinamento.

PRESIDENTE. L'onorevole Nicotera è presente, ma non essendo presente l'onorevole ministro dell'interno, stabiliremo in altro giorno quello per lo svolgimento del disegno di legge di cui testè è stata data lettura. Acconsente, onorevole Nicotera?

NICOTERA. Acconsento.

COMUNICAZIONE DELLA NOMINA DEL DEPUTATO COSTANTINI A SEGRETARIO GENERALE DEL MINISTERO DELL'ISTRUZIONE PUBBLICA.

PRESIDENTE. È giunta alla Presidenza la seguente comunicazione:

« Ho l'onore d'informare l'Eccellenza Vostra che Sua Maestà, con decreto 1° febbraio 1881, ha nominato l'onorevole deputato Costantini Settimio a segretario generale al Ministero dell'istruzione pubblica, con l'annuo stipendio di lire 10,000 a far tempo dal 1° febbraio corrente.

« Il ministro della pubblica istruzione

« Baccelli. »

Do atto all'onorevole ministro dell'istruzione pubblica della presente comunicazione, e dichiaro vacante il collegio di Teramo.

COMUNICAZIONE D'UNA DOMANDA PER AUTORIZZAZIONE A PROCEDERE CONTRO IL DEPUTATO PELLEGRINO.

PRESIDENTE. Dal Ministero di grazia e giustizia è giunta alla Presidenza la seguente comunicazione:

« Il procuratore del Re in Messina, in conformità dell'articolo 45 dello Statuto, con la domanda qui inchiusa chiede a cotesta onorevole Camera il permesso di poter procedere contro il signor Luigi Pellegrino, come imputato di trasgressione all'articolo 5 della legge del 4 marzo 1877 sulla pesca.

« Pertanto piaccia all'E. V. di sottoporre la detta dimanda a codesta onorevole Assemblea insieme con gli atti qui uniti, che vorrà restituirmi quando farà nota la deliberazione che sarà stata presa.

« Il ministro : Villa. »

Do atto all'onorevole guardasigilli di questa comunicazione, che sarà trasmessa agli uffici, perchè deliberino intorno alla domanda medesima.

SVOLGIMENTO DI UNA PROPOSTA DI LEGGE RELATIVA AD UNA TASSA DI MINUTA VENDITA SULLE BEVANDE A PRO DEI COMUNI.

PRESIDENTE. Essendo presente l'onorevole ministro delle finanze, gli domando quando egli possa assistere allo svolgimento di un disegno di legge di iniziativa degli onorevoli Berio, Oddone, Elia, Ranco, Farina Luigi e Goggi per una tassa di minuta vendita che i comuni possano imporre sulle bevande, a norma, ecc. ecc.; proposta di legge che fu già letta alla Camera.

MAGLIANI, ministro delle finanze. Desidererei che fosse svolto adesso, se lo svolgimento, come credo, non richiederà gran tempo.

PRESIDENTE. Se la Camera acconsente, do facoltà all'onorevole Berio di svolgere questo disegno di legge. Non essendovi obiezioni, ha facoltà di parlare l'onorevole Berio.

BERIO. Signori, il disegno di legge che unitamente a vari altri colleghi ho avuto l'onore di presentare alla Camera, ha per iscopo di far cessare una grave ingiustizia; e per questa sola ragione è raccomandato alla vostra considerazione. In alcune città di Italia si esige ancora attualmente la imposta di minuta vendita. Come la Camera sa, pel disposto della legge 11 agosto 1870, articolo 11, i comuni chiusi hanno facoltà di mettere una sovrimposta comunale ai dazi governativi; questa sovrimposta deve essere limitata al 50 per cento

dell'imposta governativa; inoltre i comuni chiusi possono imporre un dazio proprio sugli oggetti non colpiti dal dazio governativo, nei limiti del 20 per cento. Ma per il disposto dell'articolo 13 della legge 3 luglio 1864, al quale corrisponde l'articolo 6 del decreto luogotenenziale 23 giugno 1866, sebbene, a nostro avviso, potrebbero entrambe queste disposizioni dirsi abolite dalla legge del 1870, la imposta di minuta vendita si esige ancora in parecchie grandi città e costituisce un nuovo dazio del 40 per cento sulla vendita del vino e dei liquori entro i comuni chiusi. La conseguenza di quest'imposta è una patente ingiustizia. Imperocchè è minuta vendita quella del vino inferiore ai 25 litri, quindi il dazio colpisce solo la povera gente, che compera il vino in quantità minore di 25 litri, e così non solo paga il 50 per cento d'imposta, sanzionato dalla legge del 1870, articolo 11, ma paga per giunta un 40 per cento di più. Sicchè i poveri ed i meno agiati nei comuni chiusi pagano il 90 per cento di dazio comunale, mentre chi può comperare più di 25 litri paga solo il 50. Ciò è contrario alla giusta ripartizione dei tributi voluta dallo Statuto, è una patente ingiustizia; mi dispensa dall'aggiungere come questa imposta cagioni inutili spese di esazione ai comuni, e costituisca una sorgente continua di vessazioni a carico degli esercenti, i quali, sia che la tassa si esiga direttamente dal comune, sia che si esiga (il che è peggio) per mezzo di appalto, sono continuamente tormentati da formalità che è ora impossibile enumerare, ma che sono per essi assai più gravose dell'imposta.

Il disegno di legge che vi presentiamo non arca in alcun modo danno alle finanze comunali; perchè quei comuni i quali hanno bisogno del maggior provento attualmente loro dato dalla tassa di minuta vendita, sarebbero autorizzati a sovrimporre fino al 25 per cento di più della tassa governativa, portando quindi la sovrimposta al 75 per cento. E siccome questo non deve farsi arbitrariamente, abbiamo nella legge stabilito che debba precedere all'aumento l'autorizzazione della deputazione provinciale. Il Governo ed alcuni comuni hanno dei contratti per l'esazione dei dazi di consumo. Bisognava pur provvedere che gli appaltatori non potessero rivolgersi nè a comuni nè al Governo per reclamare dei danni a causa di questa legge. Quindi in essa si è ampiamente provveduto che nessuna azione da parte degli appaltatori possa mettere a rischio l'interesse dello Stato, nè cagionare alcun danno, anzi pei comuni sarà un grande vantaggio. Ciò è tanto vero che la città di Genova con una lettera indirizzata al ministro delle finanze, fa istanza perchè questa proposta di legge venga approvata.

Debbo ancora dire alla Camera, che dovendosi fare una legge la quale in sostanza va a vantaggio della povera gente e degli esercenti onesti, abbiamo creduto conveniente inserire in essa una disposizione la quale valesse ad impedire i danni che la vendita in dettaglio del vino e dei liquori cagiona; quindi per le bettole, le osterie, le liquorerie che stanno aperte fino ad ora tarda di notte e che sono fomite d'ubriachezza e di disordini nelle famiglie, il progetto autorizza i comuni ad imporre una tassa speciale corrispondente come minimo alla tassa di concessione governativa, e al doppio della tassa stessa come massimo. È una di quelle imposte morali, delle quali parlava l'onorevole Sperino, quando si discuteva l'aumento della tassa sugli spiriti. Credo che la Camera sarà persuasa della convenienza di prendere in considerazione questa proposta di legge. Ripeto in fine come dissi in principio di questa breve esposizione, trattasi d'un atto di giustizia, e quando a voi si chiede una cosa giusta, è impossibile dubitare che non vogliate concederla.

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

MINISTRO DELLE FINANZE. Non è nuovo per la Camera l'argomento a cui si riferisce il disegno di legge svolto testè dall'onorevole Berio. Io stesso ebbi a discorrerne rispondendo ad un'interrogazione nell'anno scorso; io stesso ebbi l'onore di presentare alla Camera un disegno di legge per regolare la materia della minuta vendita, disegno di legge che non venne in discussione.

La proposta dell'onorevole Berio e di altri onorevoli firmatari, ha lo scopo di trasformare il dazio di minuta vendita dei comuni chiusi in un aumento al dazio addizionale comunale all'entrata; in tal modo il maggior aggravio ricadrà sopra tutti i consumatori e non soltanto sopra coloro i quali, comprando al minuto, non sono certamente i più abbienti. Sotto questo punto di vista, io credo che la Camera possa prendere in considerazione la proposta.

Allorquando essa verrà in discussione si potrà vedere attentamente se possa per avventura derivarne qualche pregiudizio alle finanze comunali, del che adesso non parlo; e potrà anche allora discutersi se il fine igienico e morale che si ottiene indirettamente con l'attuale regime della minuta vendita anche nei comuni chiusi sia interamente raggiunto colla proposta della tassa speciale sulle osterie e sulle bettole, di cui ha parlato l'onorevole Berio.

Con queste dichiarazioni e con queste riserve, io consento che la proposta di legge sia presa in considerazione.

LEGISL. XIV — 1^a SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 3 FEBBRAIO 1881

PRESIDENTE. Nessuno chiedendo di parlare contro, pongo ai voti la presa in considerazione della proposta dell'onorevole Berio. Chi l'approva si alzi.

(È approvata.)

Questo disegno di legge sarà poi trasmesso agli uffici, secondo la procedura parlamentare.

VOTAZIONE PER LA NOMINA DELLE COMMISSIONI DI VIGILANZA PRESSO IL FONDO PEL CULTO, LA CASSA DEI DEPOSITI E PRESTITI E DELL'ASSE ECCLESIASTICO; E DI DUE COMMISSARI PER I RESOCONTI AMMINISTRATIVI.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la votazione per la nomina di due commissari pei resoconti amministrativi, e per la nomina di tre commissari di vigilanza presso le amministrazioni: del Fondo pel culto, della Cassa dei depositi e prestiti e dell'Asse ecclesiastico di Roma. Intanto credo opportuno di avvertire la Camera che, occorrendo, domani si farà la votazione di ballottaggio per le votazioni alle quali si procederà ora; e che, per sabato, saranno iscritte all'ordine del giorno le votazioni per sostituire i nove commissari del bilancio, mancanti per varie ragioni: cioè, per dimissioni, per morti e per promozioni ad uffici pubblici; di più, si procederà alla nomina di un commissario per la Commissione permanente del regolamento.

GUICCIOLI, segretario. Fa la chiama. (*Conversazioni*)

PRESIDENTE. Prego gli onorevoli deputati di prendere i loro posti, e di far silenzio.

Si lasceranno le urne aperte.

GIURAMENTO DEL DEPUTATO GAGLIARDI.

PRESIDENTE. Essendo presente l'onorevole Gagliardi, lo invito a giurare. (*Legge la formola*)

GAGLIARDI. Giuro.

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DEL DISEGNO DI LEGGE PER UN'INCHIESTA SULLE CONDIZIONI DELLA MARINA MERCANTILE.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge per una inchiesta sulle condizioni della marina mercantile italiana. Ieri fu iniziata la discussione generale di questo disegno di legge. Prima di dar facoltà di parlare

agli oratori iscritti per la discussione generale, leggo due ordini del giorno, che sono stati mandati alla Presidenza. Uno dell'onorevole Elia, il quale è in questi termini:

« La Camera, considerando che la rapida decadenza della marina mercantile, foriera della prossima sua fine, porta un colpo fatale alla vita economica della nazione e minaccia di fare sparire l'elemento che fornisce il miglior contingente alla marina militare;

« Convinta della necessità di venire sollecitamente in suo soccorso, perchè sollevandosi dal fatale abbattimento e gradatamente trasformandosi possa riacquistare quel posto d'onore che le compete tra le prime marine del mondo;

« Invita il Ministero a provvedere d'urgenza, nominando intanto una Commissione tecnica con incarico di fare accurati studi sulle condizioni minerarie e carbonifere del regno.

« Elia. »

Un altro ordine del giorno è del seguente tenore:

« La Camera ritenendo ormai note a tutti le cause di decadenza della marineria mercantile italiana, convinta della necessità di prontamente adottare i provvedimenti necessari a facilitarne lo svolgimento e ad assicurarne l'avvenire, delibera di non passare alla discussione degli articoli e passa all'ordine del giorno.

« Berio, Ferrini, Luigi Emanuele Farina. »

Ora do facoltà di parlare al primo iscritto, che è l'onorevole Plutino Agostino.

PLUTINO AGOSTINO. È certo, onorevoli colleghi, che la marina a vela mercantile, per la concorrenza della marineria a vapore oggi deve sparire; non dobbiamo quindi occuparci che della marina mercantile a vapore.

La base fondamentale della prosperità della marina mercantile a vapore è il carbone; giacchè non è possibile la sua navigazione se il carbone non ha un prezzo mite. Io raccomando al ministro di agricoltura e commercio, al ministro della marina ed a quello dei lavori pubblici di vedere se in Italia si possano *exploiter* le grandissime e numerose miniere di carbone lignite e di carbone quasi fossile che possediamo. Mi ricordo che nel 1860 ho consegnato al naviglio italiano 2000 quintali di carbone lignite, il quale giaceva nella miniera di Agnano, che era stata cavata per ordine del Governo borbonico. Di questa lignite si sono serviti i navigli nazionali italiani e non hanno fatto osservazione veruna contro la sua bontà. Ora, perchè non si cerca di utilizzare quella miniera, che si era già cominciata a mettere in opera da una compagnia inglese, alla

quale poi il Governo borbonico ha tolto la facoltà di lavorare per semplici vedute politiche?

Più tardi il Governo borbonico per mezzo del colonnello Rota fece iniziare dei lavori in quella miniera, e ne ricavava già un utile vantaggioso. Il carbon fossile di Agnano sul versante di Gerace è molto ben adoperato da tutti i fabbri ferrai della Mongiana, i quali con questo carbone fanno magnifici fucili a fascetta, costruiscono dei *revolvers*, ed ogni sorta di armi da taglio e da fuoco: è adoperato inoltre in tutti gli stabilimenti delle Calabrie, e qualche volta è stato adoperato anche per le locomotive. Tutte le macchine idrauliche le quali funzionano per innalzare l'acqua per l'irrigazione degli agrumeti, in massima parte sono alimentate da questo carbon fossile.

Perchè dunque il Governo non prende cura di fare un esperimento più pratico, più certo, per vedere quale vantaggio si può ricavare da questo carbone? Tanto più che il carbon fossile di Agnano si presenta su di una superficie molto estesa, e si trova distante solo 6 chilometri dalla marina di Gerace dove passa la ferrovia Jonica. Con una piccola rotaia che si potrebbe fare, il costo del trasporto del carbone non potrebbe essere al di là dei 5 centesimi al quintale. Ora, se voi ammettete che un uomo può estrarre (come dimostra l'esperienza) da uno a due quintali al giorno di quel carbone, e che non avete da pagare ai minatori che una lira o 30 soldi al giorno, aggiunta anche la spesa del trasporto, voi verreste ad avere il carbone sulla strada ferrata a circa 2 lire al quintale. Io credo che se questo carbone non è perfettissimo, come miscela, come succedaneo a tutti gli altri carboni che noi dobbiamo comprare dall'Inghilterra e dalla Francia, è sempre assai vantaggioso per il Governo.

Tre questioni adunque io propongo all'attenzione del Ministero. Noi siamo tributari all'estero per la rimonta dei cavalli di una grande somma; per l'acquisto dei tabacchi di una grandissima somma; per i carboni di una somma ingente. Ora se noi cercassimo di migliorare le razze equine, se dessimo più estensione alla coltivazione dei tabacchi, che si producono eccellenti in tutto il territorio italiano, e se cercassimo di coltivare le nostre miniere della Toscana, delle Calabrie, degli Abruzzi e della Venezia, sono sicuro che verremmo ad economizzare più di cento milioni all'anno. Io faccio questa raccomandazione al Governo, e propongo un aumento di 2000 lire alle 20,000, chieste col disegno di legge che discutiamo, affinchè con queste 2000 lire si faccia un esperimento sui carboni di Agnano, ed il Governo possa così accertarsi della verità delle mie parole.

MINISTRO DELLE FINANZE. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ci sono ancora parecchi oratori iscritti, onorevole ministro. Se volesse aspettare...

MINISTRO DELLE FINANZE. Sì, sì!

PRESIDENTE. Allora ha facoltà di parlare l'onorevole Farina Luigi Emanuele.

FARINA EMANUELE. Dopo quanto hanno esposto così saggiamente gli onorevoli miei amici Elia e Berio, mi resta ben poco da dire. Ed io non avrei neppure parlato, se l'onorevole mio amico personale Maldini non mi avesse ieri nel suo discorso nominato parecchie volte, quale firmatario del disegno di legge discusso dall'onorevole Elia. Dirò pertanto che mi fa meraviglia vedere che si voglia, con discorsi accademici, prostrarre di tanto il sussidio che s'intende di dare alla marina mercantile. In qualunque modo tale sussidio si voglia dare dal Governo, io non mi preoccupo del come ci si debba fare, nè ci tengo ad additarlo, ma dico solo che vorrei che il Governo facesse presto, perchè ogni ritardo aggrava sempre più il pericolo della rovina per la marina mercantile. Se si ritarda ancora, dopo avere ben bene studiato, noi arriveremo al punto che non avremo più nè navi, nè marinai che emigreranno; tanto più dopo quanto stabili il Senato francese, provvedendo agli interessi della sua marina, con lo stabilire un premio pei bastimenti costruiti in Francia, e la metà dello stesso anche per quelli che analzeranno bandiera di detta nazione.

Ritenete, o colleghi, che l'armatore d'una nave ed il capitano, aggravati da spese, e senza aiuti, non potranno proseguire i loro viaggi e cambieranno bandiera e prenderanno altre destinazioni. Così verrà distrutto tutto il nostro naviglio, e quando avremo ben studiato non avremo chi profitterà dei nostri studi, e a forza di studi accademici resteremo rovinati.

Io riduco le cose al caso pratico, nè vado a cercare tante teorie, giacchè penso che i bisogni della marina mercantile non abbiano più mestieri di tanti studi, ma invece di pronti aiuti, che sono già stati discussi da molto tempo; e non comprendo come uomini capaci e di talento vogliano ancora perdere il tempo in questioni teoriche.

Io credo che il ministro il quale ha già acconsentito alla presa in considerazione del disegno di legge svolto dal mio amico Elia, debba tenerlo per base, lo modifichi, se vuole; ma faccia presto, perchè i capitani marittimi non sanno a qual partito appigliarsi, vedendosi non solo non sostenuti, ma tormentati dagli agenti governativi. Il congresso di Camogli composto di persone competentissime, dove sono intervenuti capitani da tutte le parti d'Italia, ha fatto pur troppo conoscere il male che disgraziatamente

colpisce la marina mercantile e che finirà col distruggerla interamente. Invece mi consta che in Inghilterra si costruiscono in oggi molti bastimenti mercantili per la marina francese ordinati prima della legge del Senato francese che accorda privilegi a quelli costruiti in Francia. Se può parere che in quella proposta dell'onorevole Elia si sia caduto in qualche esagerazione (cosa che non credo) sarà perchè chi domanda chiede sempre molto per ottenere qualche cosa: ma il ministro della marina dal lato tecnico, ed il ministro delle finanze dal lato finanziario facciano quelle modificazioni che nell'interesse pubblico credono, ma provvedano; e l'onorevole Magliani, uomo egregio di cui io ho tanta stima, e pel quale tutti abbiamo molta considerazione per la sua saggezza e per averci proposto l'abolizione del macinato e del corso forzoso, mi fa meraviglia che resti col cuore duro rimpetto a tante famiglie di marinai disgraziate che chiedono aiuto.

Io quindi mi oppongo all'inchiesta di cui si parla, e domando invece che si cambi il nome della legge che si discute non inchiesta per studiare i bisogni, ma in una legge per provvedere al più presto agli urgenti bisogni della marina mercantile, perchè gli stessi sono già abbastanza conosciuti; il ministro, occorrendo, prenda esso l'iniziativa e venga alla Camera presto con la proposta di provvedimenti atti a calmare l'agitazione degli armatori, dei capitani e di tutto il commercio, vera fonte della ricchezza nazionale, poichè dopo la legge del Senato francese sulla marina mercantile, la marina italiana non può resistere, ha bisogno che si impedisca, con grave danno e disdoro della nazione italiana, la sua completa rovina. Ho detto.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Raggio.

RAGGIO. Ho domandato di parlare per aggiungere a quello che disse ieri l'onorevole Maldini le mie preghiere agli onorevoli Berio ed Elia affinchè più oltre non insistano nel loro ordine del giorno. Farà specie forse che il mio pensiero sia ora diverso da quello che prima non fosse; ma la cosa facilmente si spiega. Quando parecchi mesi fa l'onorevole Bosselli presentò questo disegno di legge, io, malgrado tutta la deferenza che ho per quel valente e studioso economista, mi ero dimostrato assolutamente contrario. Ebbene, ora non ho difficoltà di confessarlo, sono un caldo propugnatore del medesimo.

Era allora contrario perchè opinava, come benissimo diceva l'onorevole Berio, che non fosse più il caso di pensare alle cause ed ai motivi che hanno ridotto la marina mercantile in questo deplorabile stato; ma che fosse il tempo invece di pensare prontamente e seriamente ai rimedi per scongiu-

rare quest'immensa sventura: ora invece sono al disegno di legge di cui si tratta completamente favorevole, perchè dopo la presentazione del medesimo mi dovetti convincere di una ben disagiata realtà, cioè che nè la maggioranza del paese, nè la maggioranza della Camera, nè il Governo, erano al corrente della gravità di questa situazione; tant'è vero che ieri l'onorevole ministro delle finanze disse che non era convinto del rapido decadimento della marina mercantile italiana. Ma, onorevole ministro, per persuaderla di questa triste realtà, io non so proprio qual prova offrirle. Il prossimo annullamento della nostra marina è una di quelle verità che trapare da tutti i punti di vista e coll'approvazione della legge francese, lei vedrà che una gran parte dei nostri bastimenti coll'andar del tempo invece di avere sulla loro bandiera il nostro venerato ed amato vessillo, ne avranno un altro ove saranno bensì i tre colori, ma al posto del verde sarà il bleu che sventolerà.

Io mi sono detto pertanto che per poter arrivare ad ottenere qualche serio provvedimento, qualche efficace rimedio è necessario che una importante ed autorevole Commissione, come sarebbe quella che stiamo per istituire, illumini la maggioranza della Camera, e possa essa così decidere il Governo ad entrare in qualche seria determinazione.

Mi sono poi detto: sonvi diversi sistemi proposti per scongiurare questa sventura. Vi è il sistema delle sovvenzioni particolari, quello delle istituzioni di credito marittimo, quello dei premi di costruzione e di navigazione, quello di istituzioni di cantieri navali e di stabilimenti siderurgici, vi è persino quello di possibile protezione di bandiera; e vi è il sistema della completa esenzione dalla tassa marittima compresa quella di ricchezza mobile.

Ebbene, tutti questi sistemi, io dico, dovranno esser largamente discussi dinnanzi a questa Camera ed al paese; e allora il Governo ed il Parlamento potranno fare qualche cosa di serio, senza tema di sbagliare, e con la quasi certezza di adottare quel sistema, che sarà più consono ai veri interessi della nostra marina mercantile. Dirò di più, noi con l'inchiesta evitiamo un possibile pericolo. Supponiamo per un momento che l'onorevole Magliani dimenticandosi della sua abituale ritrosia ad allentare i cordoni della borsa, sollecitato da tutte le parti di fare qualche cosa per la marina mercantile, si presenti alla Camera con un qualche progetto, accompagnato da relativo contratto, che non rispondesse ai bisogni della nostra marina; che ne avverrebbe? Allora noi avremmo un bel fare dei discorsi e dell'opposizione: ma per un motivo o per l'altro, o per una considerazione o per l'altra, magari anche per una

LEGISL. XIV — 1ª SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 3 FEBBRAIO 1881

questione di fiducia, la sua proposta si finirebbe per approvarla; e se per combinazione questa sua proposta non fosse tale da riparare ai bisogni della nostra marina, allora vana sarebbe ogni speranza di rinvigorire e sanare questa nobile industria. Io capisco che il meglio sarebbe stato quello di discutere ed approvare il disegno di legge dell'onorevole mio amico Elia, ed a questo forse col tempo ci si arriverà, malgrado tutto quello che ha detto ieri l'onorevole Maldini. Ma siccome il meglio è nemico del bene, e siccome, onorevole Elia, non basta aver ragione, ma bisogna trovare chi sia disposto a darla, altrimenti è come la non si avesse.

E siccome non basta che anche molti dei nostri onorevoli colleghi entrino nelle sue giuste viste, onorevole Elia, così bisogna che la maggioranza della Camera, mediante una larga discussione, e i risultati che auguro al suo progetto favorevoli, della Commissione d'inchiesta, si convinca dell'utilità e della necessità dello stesso per potere ottenere dal Parlamento la desiderata approvazione. Io poi comprendo le apprensioni dell'onorevole Berio, il quale dice: noi studiamo e intanto i nostri vicini lavorano ed invaderanno definitivamente i nostri commerci, i nostri traffichi marittimi. Egli ha ragione: questo timore l'ho anche io; ma come si fa? Bisogna essere pratici, e quando si vuole ottenere qualche cosa bisogna scegliere il mezzo migliore per arrivarci e anche un pochino più tardi, ma arrivarci. Ora io credo che per raggiungere lo scopo, nelle condizioni in cui si trova la Camera, il miglior sistema sia l'inchiesta. E, siccome la legge testè approvata dal Senato francese e da esso modificata, deve ritornare alla Camera dei deputati e di là nuovamente al Senato, io spero che, se la Camera approverà la proposta che io farò quando verrà in discussione l'articolo 3 sul termine utile per la presentazione della relazione, cioè di ridurlo a tre o al *maximum* quattro mesi, noi arriveremo ancora in tempo a poter contrabbilanciare o almeno diminuire le funeste conseguenze che arrecherà inevitabilmente la legge francese.

Io ho finito. Solo mi permetto di rivolgere due parole all'onorevole Plutino. Egli disse: la marina mercantile a vela è finita; il vapore ha invaso completamente il commercio marittimo, e la marina a vela non ha più ragione di esistere.

Onorevole Plutino, ella è in errore, tanto è vero che in Inghilterra adesso si costruiscono una grande quantità di grossi bastimenti a vela. È vero che non si costruiscono in legno e che invece si costruiscono in ferro, ma sono a vela. Onorevole Plutino, vi sono delle navigazioni al di là dei Capi per le quali il vapore non potrà mai arrivare per la troppa

spesa di combustibile. Io capisco perfettamente che molte navigazioni che si usavano fare nei tempi addietro coi bastimenti a vela, ora non si possono fare altrimenti che col vapore, ma questo non toglie che sia una verità indiscutibile che il bastimento a vela può avere in certe proporzioni e in certe condizioni ragione di esistere.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Luzzatti.

LUZZATTI. Nessuno più di me si associa al rammarico espresso dall'onorevole mio amico Maldini che non possa prendere parte a questa discussione l'onorevole deputato Boselli. Tutto ciò che si attiene al progresso e alla tutela della marina mercantile italiana spetta a quel nostro egregio collega pel diritto che danno gli studi coscienziosi e l'amore profondo. E se io sono sorto a prendere la parola non è già per sostituire lui in quest'ufficio, il che mi sarebbe impossibile, tanto mi sento a lui minore in cotale materie, ma per fare pubblicamente manifesto il mio consentimento coll'amico assente ed ammalato. La questione che qui si agita sotto la forma modesta ha una grandissima importanza. Io ho apprezzata e persino ammirata l'abilità dell'onorevole ministro delle finanze, il quale temperò con tinte rosee il fondo oscuro del quadro descritto da altri nostri colleghi intorno alla decadenza della marina mercantile. L'onorevole Magliani, il quale è un po' troppo ottimista nella economia nazionale, col fine di mostrare la piena attitudine del paese ad abolire il corso forzoso (che io pure voglio abolire, quantunque sia meno ottimista di lui), volle lenire l'acerbità dei lagni che si suscitavano in questa Camera e fuori intorno al decadimento di una delle principali industrie italiane, qual è la marina mercantile. Troppo lieve pare a lui il presente affanno della nostra gente di mare.

Però il ministro soggiungeva che più di un decadimento si tratta di una trasformazione. In ciò io consento in parte, pur credendo alla coesistenza delle navi in legno scemate di numero, con la crescente evoluzione delle navi in ferro e a vapore.

La crisi che oggidì incoglie la marina mercantile italiana, rappresenta in parte la crisi della evoluzione dall'una all'altra fase o maniera d'industria. Avviene oggidì nella marina mercantile ciò che è avvenuto nell'industria manifatturiera, quando si passò dal telaio a mano al telaio meccanico. Ma ciò non toglie che grandi sieno i dolori, profonde le iatture, tema di pietose e forti considerazioni da parte nostra devono essere le querimonie che ci giungono da tutti i lidi della patria nostra. (*Bene!*) Quindi io tra, non dirò l'ottimismo, ma la nota meno sconsolata dell'onorevole ministro

LEGISL. XIV — 1ª SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 3 FEBBRAIO 1881

delle finanze, e quella cupa, che echeggiò in quest'Aula, e fu pronunciata dall'onorevole Berio, e da altri nostri onorevoli colleghi, sarei più inclinato ad associare la mia voce con loro, di quello che a confortare i meno scuri presagi dell'onorevole ministro delle finanze.

Ma, detto ciò, per mostrare ai colleghi miei che contraddicono il concetto dell'inchiesta, come io partecipi alle loro patriottiche angosce, e creda così fieri i dolori che debbano essere urgenti le riparazioni, mi sia lecito di esporre le ragioni per le quali mi parrebbe nocevole che si passasse sopra alla proposta d'inchiesta sulla marina mercantile, e giungesse impreparato alla Camera un rapporto sul disegno di legge presentato dall'onorevole Elia. In primo luogo, non giova contraddirlo, il sistema dell'onorevole Elia è il sistema degli armatori di Camogli.

Ma, come diceva ieri con competentissima parola l'onorevole Maldini, gli armatori adunati a Camogli rappresentano uno degl'interessi cospicui della marina mercantile italiana, l'interesse degli armatori dei velieri; imperocchè in quel convegno prevaleva in modo straordinario la rappresentanza degli armatori di legni a vela. Inoltre, non debbono interloquire su questa materia anche i commercianti? Non devono interloquire anche gl'industriali? È evidente che ogni interesse legittimo, considerato isolatamente, è unilaterale; ha troppa inclinazione ad esagerare i propri mali, a dimenticare le attinenze, che lo collegano con tutti gli altri lati della economia nazionale. Ora, anche io domando soccorsi, e soccorsi pronti per la marina mercantile. Ma credo che gli egregi uomini convenuti a Camogli sarebbero stati più fortunati, se fossero stati più discreti. Ci vuol forse un po' di coraggio oggigià a temperare certi voti esagerati; ma quegli uomini rispettabilissimi e apertamente leali, come suol essere la gente di mare, apprezzeranno la mia franchezza che s'accompagna a fortissima ammirazione. Quando leggo, per modo di esempio, che si invoca dal Congresso degli armatori di Camogli un premio per la costruzione di navi in legno doppio di quello concesso dalla legge francese, io mi domando se abbiamo noi tanti milioni da potere spendere senza riconosciuta necessità? Chi ha provato che le costruzioni navali in legno siano più care in Italia che in Francia? Chi oserebbe provarlo? A ogni modo conviene investigare a fondo le ragioni per le quali, mutando sistema, si dovrebbe appigliarsi allo spediente dei premi alla costruzione e alla navigazione. Quindi anche i voti degli armatori di Camogli possono essere discussi.

Tutto deve essere preso in considerazione, ma

tutto deve essere vagliato quando si tratta di entrare in un sistema così nuovo, così audace. Ho sentito tante volte parlare in quest'Aula di principii economici e di libertà economica; ho veduto persino disegnarsi un partito, quello della Sinistra, il quale sorgeva in nome di principii economici che esso sosteneva fossero stati offesi dall'altra parte della Camera. Ma sia lecito chiedere se sia giusto, se sia necessario, (perchè in questa materia la necessità molte volte eccede ogni altra considerazione) questo metodo dei premi; sia lecito chiedere se corrisponda ai principii della libertà economica che si diano premi ad una maniera d'operosità nazionale, cioè al capitale che s'impiega nelle costruzioni navali e si rifiuti a tutte le altre. È inoltre consentito dalla fede ai trattati internazionali cotale sistema? Se l'onorevole ministro delle finanze vorrà concedermi la sua attenzione, gli farò una domanda. Crede egli che i trattati internazionali, i quali collegano la Francia al nostro paese le consentano di porre ad effetto, senza rimorso, la legge recente che conferisce premi alle costruzioni navali? (*Bravo! bravo!*)

La domanda che ora rivolgo al ministro delle finanze, al ministro d'agricoltura e commercio ed al presidente del Consiglio dei ministri, ministro degli affari esteri, sarebbe stata da parte mia argomento di un'interpellanza. Ma poichè l'occasione si presenta io desidero che pubblicamente, o signori, si discuta questa mia idea. La fede dei trattati si risolverebbe oggigià in una specie d'artificio con cui tutti i popoli, rispettandoli in apparenza, li violerebbero nella loro sostanza? (*Conversazioni*)

PRESIDENTE. Prego di far silenzio.

LUZZATTI. Che cosa c'entra...

PRESIDENTE. Non badi; fanno conversazione.

LUZZATTI. Ma supponiamo che la concessione dei premi sia un ottimo sistema; supponiamo che i premi non offendano nè violino, nè nella lettera, nè nella sostanza, i trattati internazionali. Non deve desiderare l'onorevole Elia, non devono desiderare tutti coloro i quali appoggiano la sua tesi, che sia largamente discussa nel paese col metodo dell'inchiesta pubblica, con cui i popoli liberi procedono in simili contingenze.

Se l'Italia dovrà essere costretta ad adottare il sistema dei premi e a cancellare i trattati, si sappia almeno che ciò è l'effetto di una ineluttabile necessità. Non è opportuno che mentre il paese esamina questa questione interrogando la coscienza pubblica col metodo dell'inchiesta, non è opportuno che il Ministero abbia anch'esso il tempo di esaminare e con pratiche internazionali d'interrogare le altre Potenze, se esse credano che la Francia abbia

la facoltà di applicare la legge che testè ha votato? E noi italiani che della libertà di navigazione abbiamo culto antico e glorioso e che da essa abbiamo tratto non solo lucri ma anche onore, dobbiamo essere noi quelli che, imitando la Francia, ci metteremo con incauta fretta nella via dei premi di costruzione e dei premi di navigazione? Omai si tratteggia questo nuovo ideale dell'economia moderna; omai in nome della fratellanza dei popoli, verso la fine del secolo decimonono, si prepara forse una guerra di premi di navigazioni e di costruzioni in perfetto contrasto coi trattati di commercio! Quando si parlava molto meno di fratellanza dei popoli, se ne faceva un po' più, venti anni or sono.

Io non so se sarà risparmiato a noi questo spettacolo di rappresaglie sul mare. Signori, pensiamoci bene: che cosa fa l'Europa impigliandosi in questa via? Quale è una delle ragioni principali della crisi della marina mercantile? Fra le tante che si possono mettere innanzi (uomini tecnici lo hanno detto e il Boselli lo ha più volte accennato nei suoi scritti) vi è questa: che, negli ultimi tempi, la trasformazione del naviglio a vela nel naviglio a vapore, specialmente per parte di uno Stato che tiene la egemonia dei mari, l'Inghilterra, ha dato tale ampliamento alla potenza marittima, che ne è conseguito un ribasso notevole nei noli ed è cessata la corrispondenza tra la quantità di merci che si devono trasportare e la quantità dei mezzi di trasporto: vi è oggidì un disquilibrio fra il tonnellaggio della marina e la capacità produttiva dei popoli che devono servirsene.

Ciò, o signori, è stato detto da uomini di molta competenza; c'ò ho riscontrato pure io in alcune occasioni ne' miei studi commerciali. Ora, che cosa fa l'Europa mettendo il tesoro pubblico a profitto dei costruttori e naviganti? Perchè si creerebbe questa artificiale concorrenza nei noli? Se l'esempio della Francia dovesse essere seguito dagli altri Stati, l'Europa inaugurerebbe un principio esiziale di economia navale, sovvenendo a spese dei contribuenti, la marina mercantile, in modo che se ne esageri lo sviluppo, turbando l'equilibrio che ci deve essere tra i mezzi di produzione e i mezzi di trasporto e che la libertà solo determina. Ma dovremo esser noi fra i primi ad impigliarci in questa via? E, prima di impigliarci in questa via, non interrogheremo il paese col metodo della inchiesta?

Un'altra considerazione mi pare che dovrebbe persuadere i nostri colleghi a desistere dalle loro proposte e ad associarsi a quella della inchiesta. È fuori di dubbio che la via che essi, per legittima preoccupazione degli interessi marittimi, vogliono battere è molto contrastata, e che in questi ultimi

tempi pullularono metodi molto diversi da quelli dei premi deliberati dal Congresso di Camogli, a fine di far risorgere la marina mercantile.

Non parlo soltanto di scrittori; ma anche di uomini pratici, perchè ormai gli scrittori di economia politica volgono al ribasso.

Un illustre scrittore che associa alla scienza il senso pratico dei Liguri, il Boccardo, parmi avverso ai premi e mette innanzi un altro disegno per ristore le pericolanti fortune della marina mercantile. Altri vorrebbero una riforma del metodo di sovvenzioni delle linee di navigazione, perchè opinano che il sistema presente isterilisce la marina mercantile a vapore, e si propone lo spediente del pubblico concorso, il quale fu opportunamente usato dal Governo francese per l'Algeria, e fruttò in quell'occasione una diminuzione di canone molto maggiore di quella che si sperava. Altri propongono che siano moltiplicate, che siano più variate, più articolate le linee e le sovvenzioni di quello che non lo siano oggidì col metodo usato dal Ministero dei lavori pubblici nelle convenzioni che si sono venute stipulando nel corso degli ultimi anni. Infine vi sono coloro i quali credono che con una riforma sagace e liberale di tutto il sistema fiscale applicato alle cose della marina mercantile, non solo delle tasse marittime, non solo delle tasse consolari, ma della ricchezza mobile, e via discorrendo, si potrebbe dare certe immunità che non offendano i principii economici, e che non metterebbero a duro repentaglio la finanza dello Stato.

Io sono un grande ignorante di cose nautiche, e non so quindi quale di questi sistemi possa essere il migliore, o se ve ne siano altri più eccellenti, e come deputato ignaro di questa materia, desidero che si faccia quella luce pubblica che dall'inchiesta deve emanare. Così il paese troverà quella formola nella quale potranno consentire i più per affrettare nella dolorosa condizione di crisi in cui la marina si trova, quella trasformazione di salute che tutti le augurano.

Se tutto questo è vero, la sola cosa logica che si possa fare, in questo momento, è di votare l'inchiesta, e di stabilire che la Commissione che deve farla sia anche incaricata di esaminare il progetto Elia, se l'onorevole Elia e i suoi colleghi non vogliono ritirarlo. E la ragione è chiara: non è possibile che sulla stessa materia due Commissioni interloquiscano, e che, mentre la Giunta d'inchiesta interroga gli armatori e i commercianti italiani possa avvenire che la Camera debba occuparsi dello stesso argomento, se si affretti la presentazione del rapporto sulla legge Elia. Bisogna coordinare questa materia, e se il deputato Elia non ritira

LEGISL. XIV — 1^a SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 3 FEBBRAIO 1881

il suo disegno di legge, e se la Camera delibera di passare all'inchiesta, occorre stabilire che quei due disegni di legge debbano essere coordinati insieme. Ma dall'altra parte io divido le preoccupazioni dell'onorevole Elia e dell'onorevole Berio intorno alla possibilità che l'inchiesta si trascini in lungo, per più ragioni; una delle quali è che di solito sono designati a questi uffici uomini occupatissimi in tanti altri affari. Inoltre, quando un'inchiesta come questa s'imprende, interessi molteplici si agitano e tutti vogliono essere intesi, e per l'esperienza fatte nell'inchiesta sulle ferrovie abbiamo veduto come le dilazioni diventano quasi una consuetudine. Quindi io mi associo completamente alla proposta che mi pareva balenare nel discorso dell'onorevole Raggio, che, cioè, si accorciasse il termine entro il quale la Giunta, incaricata dell'inchiesta, debba riferire alla Camera. Così nessun pregiudizio si recherebbe ai gravi interessi implicati in questo affare, imperocchè se anche la Camera non decreta l'inchiesta, non credo che vi sarà nessuna Commissione incaricata di esaminare il progetto dell'onorevole Elia e dei suoi colleghi che non debba essa stessa incominciare con una inchiesta il suo lavoro, per esaminare il valore delle varie proposte, l'indole loro, la loro relazione con tutto il sistema della economia navale e dell'economia nazionale.

Dunque il tempo necessario per interrogare gli uomini competenti, si dovrà pure concederli nell'uno e nell'altro modo; abbreviando il termine dell'inchiesta e collegando l'esame del progetto Elia, se non sarà ritirato, con l'inchiesta sulla marina mercantile, fissando il termine di quattro mesi per compierla, io credo che si avranno raggiunti tutti gli intenti.

È necessario che il Governo italiano, il quale credo non voglia iniziare in Europa il metodo dei premi sull'esempio della Francia, si agiti nel mondo per tutelare con pratiche diplomatiche la libertà della navigazione. In tal guisa se mai saremo costretti anche noi ad abbassare questa bandiera della libertà, entrando nella via delle rappresaglie, ci si attesti di non averlo fatto che costretti dal malo esempio degli altri.

Spero che queste mie idee semplici saranno accette, tanto più che dalle nuove osservazioni che ho fatte si trae che i trattati nello spirito loro imediscono i premi; ma che se molti Stati s'impigliano in questa mala via, potrebbe anche essere una necessità, il che sempre mi repugna, di seguirli. Se tutti gli Stati produttori di tessuti in Europa dessero dei premi di uscita, si intende come anche il Governo italiano potrebbe essere sedotto, costretto

ad imitarli, stimolato dalle moleste domande dei nostri tessitori.

Potrebbe purtroppo sorgere un giorno in cui tutta l'Europa incamminandosi per questa via, che io credo insana, dei premi di navigazione e di costruzione, i Governi che non volessero farlo per amore del principio, fossero costretti a farlo per necessità delle cose. Ma almeno che si sappia che l'Italia ha ceduto all'ultima ora, e che ha ceduto dopo che vi fu costretta dall'esempio delle altre nazioni, repugnante e protestando. (*Bene! Bravo!*)

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

MINISTRO DELLE FINANZE. Mi permetta la Camera di dire poche parole quasi per fatto personale. L'onorevole Raggio ha detto come io avessi negato ieri il fatto evidente del decadimento della nostra marineria mercantile, e l'onorevole Luzzatti con gentili parole m'ha rimproverato di ottimismo. Io non ho negato lo stato di decadimento della marina mercantile italiana, l'ho deplorato insieme all'onorevole Elia, e lo deploro oggi insieme agli altri oratori che ne hanno parlato. Io volli soltanto protestare contro le esagerazioni, perchè esageratissima era la frase dell'onorevole Elia, ripetuta poi anche da altri oratori, che la marina mercantile muore, e che la sua morte è fatale e imminente, se non si accorre immediatamente con istantanei rimedi. Ma questo, signori, a me pare una rettorica amplificazione. Mi pareva anche esagerato l'argomento che si pose innanzi ieri, che, poichè il Senato francese ha approvata la legge dei premi, noi dobbiamo correre precipitosamente in questa via per non essere superati da quella nazione, per non trovarci addietro.

E prima di tutto, la legge francese è stata emendata dal Senato, e dovrà tornare alla Camera, quindi non può essere ancora promulgata, e non potrà essere eseguita immediatamente. Dunque vi è tempo a nuovi studi, dunque non c'è questo grande *periculum in mora*. Ma, o signori, un argomento di così grave importanza, un argomento di natura economica e finanziaria così elevata può essere discusso e risolto su due piedi? Non è egli prudente attendere con calma? Possiamo noi ricusare il beneficio che ci verrà da una inchiesta? Non esaminare partitamente tutto il problema? È proprio così urgente il provvedere oggi o domani anche a rischio di provvedere erroneamente con danno dell'economia nazionale e con danno delle finanze? Ecco in che senso io parlava ieri. E tanto più io sono fermo in questo sentimento, in quanto che dal punto di vista teorico, e da un certo esame che ho dovuto fare della materia, io sono entrato nella convinzione, che

LEGISL. XIV — 1^a SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 3 FEBBRAIO 1881

non siano finora bene studiate nè le cause, nè i rimedi. Non sono bene studiate le cause; ed infatti gli uomini di scienza ed i pratici non son su di esse d'accordo.

Non sono bene studiati i rimedi; e vediamo infatti proporre dei rimedi contraddittori. Ora questo che prova? Prova che la materia è stata trattata un po' rettoricamente; ma scientificamente, ma da un punto di vista veramente razionale e pratico a un tempo, credo che non sia stata ancora trattata. Io credo che le cause dei mali della nostra marina mercantile si possano ridurre principalmente a tre. La prima è la più grave: la sproporzione tra la offerta e la domanda, essendovi molto maggior numero di navigli che quantità di merci da trasportare. Quando la produzione supera la domanda segue crisi e squilibrio.

Or bene, se questa causa è vera, come credo che sia, domando io, il sistema dei premi non farà aggravare il male, invece di guarirlo? Imperocchè il sistema dei premi stimolerà maggiormente l'aumento del naviglio, e si accrescerà conseguentemente la differenza tra l'offerta e la domanda. Allora avremo bensì i noli a buon mercato, ma la marina mercantile sarà diventata un'azienda economica dello Stato a danno dei contribuenti, avremo fatto allora un socialismo di cattivo genere, socialismo che io come uomo di scienza, e come uomo di Governo non posso approvare.

Vi è un'altra causa, la concorrenza delle marine straniere per i premi che queste in larga mano concedono; ma se noi vogliamo seguire ciecamente questo esempio aggraveremo anche di più il male, rovinando la finanza.

Una terza causa verissima è la trasformazione, l'evoluzione delle industrie. Evidentemente quando una industria si trasforma c'è il malessere dell'industria che cade per far risorgere un'industria più robusta e più prevalente; ebbene, a questo fenomeno economico di trasformazione industriale abbiamo assistito molte altre volte in questo secolo quando con notabili vicende nuove macchine e nuovo lavoro sono venuti a surrogare gli antichi. Sempre si è invocata la protezione dello Stato, e lo Stato è accorso in aiuto, non senza però esaminare prima la forma, il modo dell'aiuto, e l'effetto che questo avrebbe prodotto nell'economia nazionale. Le cause adunque non sono bene studiate, e questo spiega perchè i rimedi che si propongono sono contraddittori. Noi ci troviamo in presenza di due sistemi, il sistema dei premi ed il sistema delle istituzioni di credito. Per parte mia non credo che si possa esser teneri del sistema protettore dei premi, ed in questo sono d'accordo con l'onorevole Luzzatti; il si-

stema dei premi farebbe aggravare il male piuttostochè guarirlo, ed è inoltre contrario allo spirito delle nostre convenzioni internazionali.

Non perchè una nazione entri in questa via noi dobbiamo ciecamente seguirla; noi non vogliamo, o signori, creare la rappresaglia dei premi, come altra volta la rappresaglia delle tariffe. Rimane l'altro sistema che a me parrebbe il più razionale, il sistema delle istituzioni di credito. Ma anche questo vuol essere profondamente studiato, e ridotto ad una forma di organizzazione, la quale valga a lenire i mali di questa crisi temporanea della nostra industria mercantile, ed impedisca i dannosi effetti economici e finanziari che sarebbero inerenti al sistema dei premi ciecamente seguito.

Ora in questo stato di cose, non è egli ragionevole che il Governo ed il Parlamento siano rischiarati dalle indagini di una Commissione d'inchiesta? Vi fu mai caso che una Commissione d'inchiesta potesse reputarsi più necessaria, più utile, più conducente allo scopo?

Io chiedo scusa alla Camera se mi sono lasciato trascinare al di là delle poche parole che volevo pronunziare per un fatto personale, e ritornando al fatto personale per il quale soltanto avevo chiesto di parlare, ripeto che non ho inteso di negare il decadimento della marina mercantile, ho inteso soltanto di mettere la Camera in guardia contro pericolose esagerazioni; e penso che una inchiesta sia assolutamente necessaria perchè il grave argomento sia intieramente e profondamente studiato.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Branca.

BRANCA. Mi associo volentieri alle savie considerazioni svolte dall'onorevole Luzzatti e confermate dall'onorevole ministro delle finanze, ma vi è un'altra questione, la quale mi pare che sia lasciata in disparte e che, avendo una soluzione soddisfacente, potrebbe giovare moltissimo all'argomento che stiamo trattando, sia per lenire immediatamente i mali della marineria mercantile, sia per rendere più paziente il paese e gli armatori ad aspettare il rimedio. Pongo quindi in brevissime parole questa questione. Indipendentemente dall'inchiesta vi è un disegno di legge presentato dall'onorevole ministro delle finanze per la diminuzione delle tasse marittime e quindi per migliorare la condizione della marina mercantile. Perchè, adunque, mentre da una parte si accetta l'inchiesta, dall'altra non si sollecita la discussione di quel disegno di legge? Io mi associo alle considerazioni dell'onorevole Luzzatti, convengo coll'onorevole ministro che vi sono sistemi diversi da poter seguire per aiutare la marina mercantile, ma osservo che fra quegli stessi che vo-

LEGISL. XIV — 1^a SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 3 FEBBRAIO 1881

gliono un aiuto vi è differenza nel modo di domandarlo. V'è chi vorrebbe i premi, v'è invece chi crede che il sistema delle linee sussidiate riuscirebbe più vantaggioso; v'è infine chi preferisce i mezzi di credito. Tutti però si accordano nel dire, che la diminuzione, o meglio l'abolizione, di alcune tasse eccessivamente gravi, gioverebbe a tutti, ed in tutte le ipotesi.

Ora, io dico, poichè noi abbiamo questo progetto pronto, votando pure l'inchiesta, per mostrare intanto alla marina che noi ci interessiamo vivamente per essa, sarebbe bene che il Governo ed il Parlamento immediatamente procedessero alla discussione di quel disegno di legge, e che accettato e messo in esecuzione, si desse un primo pegno agli armatori, che noi non intendiamo di soccorrere la marina mercantile a parole, ma con fatti.

Ora io, a questo proposito, rivolgo una interrogazione all'onorevole ministro delle finanze. Egli che quando vuol fare affrettare la discussione di un disegno di legge, sa trovare tutti i modi opportuni perchè il Parlamento proceda prontamente alla discussione di esso, egli che anche ieri ha accettato che si discutesse in una tornata straordinaria il disegno di legge sugli olii di cotone, perchè non trova il modo di far discutere questo che arrecherebbe un sollievo di qualche importanza, e che non pregiudicherebbe nessuno?

Io rivolgo esclusivamente la domanda all'onorevole ministro delle finanze, comunque vi abbia parte anche l'onorevole ministro di agricoltura e commercio, perchè, siccome questo argomento fu discusso nel Consiglio del commercio, ed accettando pienamente l'inchiesta, per quella parte di provvedimenti, che hanno fatto tema della discussione di ieri e d'oggi, e per i quali io accetto, ripeto, le considerazioni e le conclusioni dell'onorevole Luzzatti e dell'onorevole ministro per le finanze, v'è però un'altra parte, quella delle tasse, che fu votata all'unanimità dal Consiglio del commercio; ed anche in questa parte come nelle altre, io ebbi la fortuna di trovarmi d'accordo con l'onorevole Luzzatti. Io credo dico, che il voto del Consiglio del commercio, tutore nato e indiscusso degli interessi economici e della marina mercantile, deve essere sacro. Mi rivolgo quindi all'onorevole ministro delle finanze per sapere: 1° se egli accetta il progetto quale fu formulato dalla Giunta parlamentare; 2° se ha intenzione di farlo discutere egli, e se crede di accettare che si discuta in una delle tornate mattutine acciò si cominci per soddisfare un desiderio, e per fare un primo passo nella via delle sovvenzioni alla marina mercantile.

In tal modo credo che anche l'onorevole Elia

potrebbe trovare una qualche soddisfazione, perchè noi cominceremo a dare un pegno, e l'inchiesta non sarebbe una semplice sospensiva: noi ci presenteremmo, dinnanzi agl'interessi che si credono minacciati dalla decadenza della marina mercantile, da una parte con un pegno immediato e sicuro, dall'altra con una proposta di studio per provvedimenti ulteriori.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro delle finanze.

MINISTRO DELLE FINANZE. Io desidero come l'onorevole Branca che il progetto di legge di riforma alle tasse marittime venga presto in discussione, ma non ammetto che sia in poter mio lo accelerarne la discussione più di quello che sia consentito dal consueto ordine di procedura parlamentare. (*Benissimo!*) Io presentai questo progetto di legge nella tornata del 15 novembre 1880, e non mi consta che vi sia ancora la relazione. Ci sarà forse, ma io non l'ho ancora veduta.

PRESIDENTE. Non è ancora distribuita la relazione sulla riforma delle tasse marittime perchè l'onorevole relatore è caduto ammalato.

MINISTRO DELLE FINANZE. Dunque non essendo ancora distribuita la relazione non posso dire all'onorevole Branca se accetto o no il controprogetto della Commissione e non potrei neanche dire se e quando si possa fissare una seduta mattutina straordinaria per discuterlo. Del resto me ne rimetterò alla Camera, la quale deciderà quando la relazione sarà distribuita. Certo però l'onorevole Branca non potrà imputare a me nessun ritardo per la discussione del progetto che fu presentato in tempo e fu anche dichiarato di urgenza.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Elia.

ELIA. In seguito alle gravi considerazioni svolte sia dall'onorevole ministro delle finanze che dall'onorevole Luzzatti, io acconsento anche in nome dei firmatari della mia proposta di legge di approvare la legge sull'inchiesta, purchè il termine dei lavori della Commissione sia ridotto a tre mesi. Io credo che tre mesi siano sufficienti per questo lavoro. Di più: che alla stessa Commissione sia affidato lo studio del mio progetto di legge.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Raggio.

RAGGIO. Io sono ben contento delle dichiarazioni dell'onorevole ministro delle finanze; vuol dire che io ieri avrò inteso male, ma in tal caso avrò anche letto male, perchè questa mattina leggendo il resoconto di ieri ho trovato che diceva chiaramente che il ministro delle finanze non conviene nel rapido decadimento della marina mercantile. Ben

LEGISL. XIV — 1ª SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 3 FEBBRAIO 1881

contento, ripeto, delle dichiarazioni dell'onorevole ministro delle finanze, e io non ho altro da aggiungere. Solo mi permetto di dire due parole all'onorevole Branca il quale dà una grande importanza al progetto di legge che presto si dovrà approvare della riforma delle tasse marittime.

Credo che quella riforma delle tasse marittime lasci perfettamente gli interessi marittimi come li trova, perchè quello che concede da una parte si prende dall'altra.

So bene che si diminuiscono le tasse consolari; anzi, col progetto della Commissione si annullano; ma per contro si aumenta la tassa di ancoraggio la quale è la più forte e la più importante. E l'assicuro che su per giù è lo stesso. Ed il ministro delle finanze non avrà nessuna difficoltà di approvare anche il progetto della Commissione, perchè nel suo bilancio non ci sarà per questo neppure una differenza di 200,000 lire. Si arriverà forse a 100,000 lire. Ora anche per 200,000 lire di risparmio, il voler pensare che esse possano modificare lo stato veramente deplorabile in cui versa la nostra marina mercantile, è cosa che non è secondo me neppure possibile.

Io dico questo perchè mi pareva dalle parole che ha testè detto l'onorevole Branca, volesse dare questo progetto di legge della modificazione delle tasse marittime, come un *bonbon*, alla marina mercantile.

È sempre qualche cosa; lo ringrazio della buona disposizione. Ma ritenga, onorevole Branca, che questa legge non modificherà proprio in nulla lo stato della marina mercantile italiana.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Branca.

BRANCA. L'onorevole Raggio mi attribuisce un pensiero che non è stato mai il mio. Io già non fo parte di quella Commissione; quindi non difendo un'opera mia. Io ho invece detto che il Consiglio del commercio ha accettato il pensiero non solo della riduzione proposta dal ministro, non solo di quelle che la Commissione possibilmente avrebbe potuto proporre, ma che tutte le altre tasse, specialmente le tasse di ancoraggio fossero intanto soppresse o ridotte al punto da costituire il minimo carico per la marina mercantile. Ora io diceva: ammesso qualunque altro provvedimento, certo che la riduzione degli oneri è sempre un vantaggio. Ed è un vantaggio tanto più prezioso in quanto che giova a tutti. Io ho rammentato un fatto il quale non è un fatto privato; è la deliberazione del Consiglio del commercio, il quale credo che abbia una qualche importanza per dire una parola su tale questione. Era un voto unanime del Consiglio del commercio che io ho ricordato, ed ho soggiunto che

non interrogava nemmeno l'onorevole ministro del commercio perchè era sicuro che egli, il quale si era tanto interessato a questa questione, e che certamente non si sarebbe dipartito dal voto del Consiglio del commercio, sarebbe stato il tutore, l'avvocato di quel pensiero presso l'onorevole ministro delle finanze. Ma siccome la finanza ha pure le sue esigenze, così io mi rivolgevo all'onorevole ministro delle finanze, perchè da parte sua assentisse.

Dunque non si tratta nè di *bonbons*, nè di *blanc bonnet*; invece combatterò tutti quei sistemi, i quali possano costituire privilegi a grossi industriali, a grossi armatori, perchè, se vi è una forza in Italia per la marina mercantile, è appunto quella che viene dal gran numero dei nostri marinai, dall'abbondanza del legname delle nostre foreste. Di guisa che ogni altro sistema, insino a che un'inchiesta dimostrerà che necessariamente si dovrà seguire quella via in questa industria, troverà in me un avversario risoluto.

PRESIDENTE. L'onorevole Berio ha facoltà di parlare.

BERIO. Io credo che sia di somma urgenza finire questa discussione, e che la Camera ciò desideri.

Faccio quindi adesione alla proposta dell'onorevole Luzzatti e dell'onorevole Raggio, di accettare la Commissione d'inchiesta, a condizione che essa compia il suo lavoro in tre mesi. Siccome però per me la opposizione alla Commissione consisteva specialmente nel pericolo che, durante il lavoro di essa, il Governo nulla faccia, perchè necessariamente rimane esautorato, ad evitare quest'inconveniente, prego la Camera di voler accettare un ordine del giorno, col quale si dice che, compiuto il lavoro della Commissione, il Governo debba presentare quei disegni di legge che crederà convenienti, perchè altrimenti la nomina della Commissione, lascerà un tempo indeterminato, che potrà essere anche lunghissimo, al Governo per provvedere.

Io quindi vorrei pregare gli onorevoli Luzzatti e Raggio ad unirsi a quest'ordine del giorno, già firmato da qualche altro nostro onorevole collega. Ecco l'ordine del giorno che proporrei:

« La Camera invita il Governo del Re a presentare, nel termine di un mese, dal giorno in cui gli sarà consegnata la relazione dell'inchiesta ordinata con questa legge, i provvedimenti che egli crederà necessari per promuovere lo svolgimento della marina mercantile italiana ed assicurarne l'avvenire. »

Con quest'ordine del giorno, che credo non dispiacerà a nessuno dei ministri, perchè non toglie in alcun modo la loro libertà d'azione, noi avremo stabilito che, quando saranno trascorsi i tre mesi accordati alla Commissione e questa avrà riferito il

LEGISL. XIV — 1^a SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 3 FEBBRAIO 1881

risultato dei suoi lavori, il Governo un mese dopo presenterà alla Camera i relativi disegni di legge, e così nel mese di giugno o nel mese di luglio potranno essere approvati.

Spero che la Camera vorrà accettare quest'ordine del giorno che comprende la proposta degli onorevoli Luzzatti, Raggio e del relatore, soddisfa almeno in parte ai desiderii della marina mercantile, e fa vedere che realmente vogliamo ai mali lamentati rimediare.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro d'agricoltura, industria e commercio.

MICELI, ministro di agricoltura e commercio. Dopo le dichiarazioni degli onorevoli Elia, Berio ed altri, non vi è più ragione per me di entrare in questa discussione. Dirò semplicemente della riduzione a tre mesi del tempo assegnato alla Commissione d'inchiesta per compiere il suo lavoro, imperocchè se questa proposta non fosse venuta per parte degli onorevoli oratori che mi hanno preceduto, il Governo ne avrebbe presa l'iniziativa, perchè vedendo l'urgenza di provvedere ai mali esistenti ed ai mali maggiori dei quali siamo minacciati, sentiva la necessità d'abbreviare questo termine. D'altronde siamo convinti che l'intelligenza, l'operosità e la pratica degli uomini che saranno incaricati di compiere quest'inchiesta faranno sì che i tre mesi basteranno. Riguardo poi al mese che l'onorevole Berio vorrebbe assegnare al Governo perchè, compiuta l'inchiesta, presenti i provvedimenti necessari per la marina mercantile, mi permetta di dirgli che non potremmo accettare con tranquillità d'animo un tempo così limitato. È possibile, è probabile, dirò, che il lavoro del Ministero sarà compiuto entro un mese, ma non possiamo essere messi proprio nella catena, e ci affidiamo alla saviezza della Camera, la quale può essere sicura che, dopo che la Commissione d'inchiesta avrà presentato il suo lavoro, il Governo non perderà un minuto di tempo per compiere i suoi studi. Spero che anche l'onorevole Berio, dopo questa dichiarazione, non vorrà metterci in questo circolo di Popilio e ci darà il tempo che ci è necessario. Se il lavoro si potrà compiere in un termine minore di un mese, il Governo lo farà volentieri.

PRESIDENTE. L'onorevole Berio ritira o mantiene la sua proposta?

Berio. Prendendo atto delle dichiarazioni del ministro che, appena presentata la relazione, il Governo non avrà altro in mira che di sollecitare i provvedimenti che la Commissione gli indicherà, io ritiro il mio ordine del giorno, perchè le dichiarazioni dell'onorevole ministro mi paiono migliori di ciò che io domandava alla Camera; badi però

l'onorevole ministro che delle sue dichiarazioni prendo atto in faccia al paese e che dopo il lavoro della Commissione dovranno colla maggiore possibile prontezza essere presentati i progetti del Governo.

MINISTRO D'AGRICOLTURA E COMMERCIO. Ringrazio l'onorevole Berio. Come un'altra prova dell'interessamento che il Governo prende in questa grave questione, per provvedere alla decadenza della marina mercantile, dichiaro all'onorevole Branca che il voto del Consiglio del commercio riferito all'onorevole ministro delle finanze è stato da lui accettato senza alcuna difficoltà; dimodochè non solo avremo la riduzione proposta dal mio collega, l'onorevole ministro delle finanze, ma anche quella delle 200 mila lire circa di cui parlava testè l'onorevole Branca.

Finalmente dirò poche parole all'onorevole mio amico Agostino Plutino, il quale invitò il Governo a studiare le nostre miniere di lignite, con la speranza che il paese possa sostituire al carbon fossile che dobbiamo comperare all'estero il carbone delle nostre miniere. Egli ha parlato di una miniera nelle vicinanze di Reggio di Calabria, la miniera d'Agnano. Io ho sentito da molti anni parlare di questa miniera di carbone, che impropriamente si chiama fossile, dappoichè anch'esso non è che una lignite, forse di una qualità buona.

Credo che il chimico, il nostro compianto concittadino Cassola, parecchi anni or sono facesse un esperimento su questa lignite per vedere quanta potenza calorifera contenesse; credo che facesse dei confronti tra questo combustibile con quello estero; credo infine che nel fare questi esperimenti fosse molto aiutato dal Governo dell'epoca, senonchè i risultamenti di questi esperimenti non furono quali il compianto Cassola si attendeva, perchè fatto il confronto tra la potenza calorifera del carbone inglese e la nostra lignite, si trovò che la potenza calorifera del carbone inglese è così superiore alla nostra lignite che quando il carbone estero costa un prezzo discreto non vi è tornaconto a fare la escavazione, il trasporto e tutte le altre operazioni occorrenti per adoperare la nostra lignite. Dal 1860 in poi si fece, in Italia, una consumazione di questa lignite fino a 30,000 tonnellate all'anno; indi questa consumazione è cresciuta, ma è cresciuta con molta lentezza, finchè nel 1879 si è fatta una escavazione di 131,000 tonnellate.

Ebbene, la esportazione è stata meschina. Nell'anno 1874, quello in cui la esportazione è stata maggiore, si esportarono 75,000 tonnellate; ma in tutti gli altri anni si sono esportate in media 30,000 tonnellate; e l'anno passato non abbiamo esportato

LEGISL. XIV — 1^a SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 3 FEBBRAIO 1881

che sole 9000 tonnellate. La ragione per cui questa nostra lignite non è in gran pregio è questa: che non si adoperava bene nelle macchine a vapore, specialmente nelle locomotive, in cui si adoperava il carbon fossile; sia perchè a produrre una eguale quantità di calore si richiede una maggiore quantità di lignite con cui si occupa uno spazio maggiore, sia perchè la lignite, dopo bruciata, lascia una gran quantità di residui nelle macchine.

Questi sono due inconvenienti per cui nelle ferrovie e, in genere, nelle macchine a vapore, la lignite non si può adoperare. Si potrà forse adoperare per altri usi; ma, comunque sia, il problema non è ancora sciolto e, fino a che il prezzo del carbone fossile si mantiene discreto, non credo che vi sia tornaconto per coltivare le nostre miniere di lignite.

Del resto, io assicuro l'onorevole Plutino che il Ministero si adopererà con tutte le sue forze, con tutto l'impegno che è consigliato dalle necessità in cui ci troviamo e massimamente dalla necessità della nostra marina mercantile, per studiare il modo di servirci del nostro combustibile. Io lo ringrazio poi della proposta che egli ha fatto di accrescere le 20,000 lire che sono proposte nella inchiesta, di 2000 lire da attribuirsi al Ministero di agricoltura e commercio. Il Ministero, che ho l'onore di presiedere, di questi esperimenti ne fa, ne ha fatti negli anni passati, e ne sta facendo sempre. Il compianto commendatore Axerio, ingegnere delle miniere, che aveva studiato tutta la superficie del paese in cui vi sono le miniere di lignite, e con lui il commendatore Giordano, distintissimo ingegnere delle miniere, hanno fatto degli studi completi; di modo che nelle loro relazioni noi possiamo sapere, e sappiamo quale sia l'importanza di questi sedimenti di combustibile che sono nelle terre italiane.

Comunque sia, noi continueremo gli esperimenti, faremo tutte le prove, e senz'altro sia aumentata di lire 2000 la somma che è stata chiesta per questa Commissione, faremo questi esperimenti, e li continueremo a fare colle somme che sono stanziare in bilancio.

Io spero che l'onorevole mio amico Plutino sarà contento di queste dichiarazioni. Altre migliori non posso dargliene, perchè non è colpa mia se la natura, la quale è così benefica all'Italia per tanti riflessi, le sia stata matrigna in materia di carboni. Dicono che il suolo italiano essendo di formazione terziaria, non possa avere carbon fossile. Spero tale affermazione, che è diventato un dogma per i geologi, sia smentita dai fatti. Ma finora di carbon fossile vero non se n'è trovato. Noi non abbiamo

che della lignite; alcune delle miniere italiane di lignite sono di buona qualità, altre di qualità mediocre, altre di pessima. Noi faremo tutto ciò che sia possibile affinché la nostra lignite possa adoperarsi negli usi ordinari della vita.

Spero che l'onorevole mio amico Plutino potrà ritenersi soddisfatto di queste mie risposte.

Voci. Ai voti! ai voti!

PRESIDENTE. Non essendovi altri oratori iscritti dichiaro chiusa la discussione generale.

(La discussione generale è chiusa.)

Ora domando all'onorevole Elia se, dopo tutte queste dichiarazioni, egli mantenga o ritiri il suo ordine del giorno.

ELIA. Udite le dichiarazioni anche del ministro di agricoltura e commercio riferibili agli studi per le miniere carbonifere, ritiro l'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Passeremo allora alla discussione degli articoli. Se ne dà lettura:

Art. 1.

È ordinata una inchiesta sulle presenti condizioni della marina mercantile italiana e sui mezzi più acconci ed efficaci per assicurarne l'avvenire e promuoverne lo svolgimento.

Nessuno chiedendo di parlare, e non essendovi oratori iscritti, pongo ai voti l'articolo 1. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato.)

Art. 2.

L'inchiesta sarà fatta da una Giunta composta di quindici membri dei quali cinque saranno nominati dal Senato del regno, cinque dalla Camera dei deputati e cinque per decreto reale, sentito il Consiglio dei ministri, due dei quali sulla proposta del ministro della marina, due sulla proposta del ministro d'agricoltura, industria e commercio ed uno sulla proposta del ministro delle finanze.

La Giunta eleggerà fra i suoi membri il proprio presidente.

Nessuno chiedendo di parlare, e non essendovi oratori iscritti, pongo ai voti l'articolo 2. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato.)

Art. 3.

La Giunta compirà i propri lavori entro 8 mesi dalla sua costituzione e ne presenterà la relazione alla Presidenza delle due Camere e al Governo del Re.

BERIO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Berio.

BERIO. In aggiunta alla proposta fatta dall'onorevole Raggio relativamente al tempo prefisso alla

LEGISL. XIV — 1^a SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 3 FEBBRAIO 1881

Commissione di inchiesta per compiere il proprio lavoro, propongo che l'articolo 3 sia modificato così:

« La Giunta dovrà compiere il proprio lavoro nel termine improrogabile di tre mesi. » (*Rumori*)

PRESIDENTE. Prego di far silenzio.

BERIO. Il valore della parola *improrogabile* è questo; coloro che saranno chiamati a far parte della Commissione sapranno che se nel termine di tre mesi non avranno compiuto il lavoro, dovranno rassegnarlo alla Camera, anche non compiuto...

DEL GIUDICE. Chiedo di parlare.

BERIO. Chè se noi ammettiamo già fin d'ora la possibilità di accordare alla Commissione un nuovo termine, allora tanto varrebbe lasciare quello di 8 mesi portato dall'articolo 3. So bene che la Camera è sovrana, e che anche quando si dice *termine improrogabile di tre mesi*, può, ciò malgrado, accordare una proroga, ma la improrogabilità del termine io la indirizzo ai commissari che saranno eletti, affinché se non si sentono in grado di fare questo lavoro in tre mesi, come molto probabilmente per alcuno avverrà, non accettino di far parte di quella Commissione. Se noi abbiamo desiderato che si finisse questa discussione transigendo sulla ordinazione della inchiesta con che ne sia ridotto il tempo a tre mesi, ciò avvenne a condizione che questi tre mesi siano proprio il limite massimo, e che non rimanga alcun sottinteso sulla facoltà ai commissari non concessa nè esplicitamente nè implicitamente di prorogarlo.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Del Giudice.

DEL GIUDICE. Io parlerò schietto come mi pare richiegga l'importanza dell'argomento. Del resto l'onorevole Berio sa che io m'interesso almeno quanto lui alla sorte della marineria mercantile. Osserverò anzitutto che l'articolo della Commissione è formulato in questi termini:

« La Giunta compirà i propri lavori entro otto mesi. »

Ora l'onorevole Berio consentirà che le persone le quali avranno l'onorevole mandato di compiere questa inchiesta, naturalmente si affretteranno a farlo nel più breve termine possibile. Lo stesso ministro di agricoltura e commercio molto saggiamente ha detto che il Governo non poteva accettare l'ordine del giorno che gli faceva obbligo di presentare un disegno di legge entro un mese, ma che però se avesse potuto, l'inchiesta l'avrebbe fatta entro 15 giorni. Ora l'onorevole Berio dovrebbe essere persuaso che coloro i quali avranno l'onore di far parte di questa Commissione d'inchiesta, se potranno

compiere il loro ufficio entro due mesi, saranno felici di poterlo fare.

Ma il termine di 3 mesi che egli dice improrogabile, dichiaro subito che per conto mio lo credo una derisione: io accetterei un tempo non minore di 4 mesi per la ragione seguente. L'articolo 4 autorizza una piccola spesa perchè la Commissione d'inchiesta dovrà percorrere alcune località del regno; dovrà certamente andare a Venezia, Ancona, Napoli, Livorno, Genova, e probabilmente quando sarà in queste parti centrali dovrà visitare altri cantieri importantissimi finitimi; ora io dico che in 3 mesi è impossibile che si possano compiere tutte queste operazioni, e poi tradurle in una relazione e presentarla al Governo.

Quindi per conto mio, che ho per primo acconsentito alla riduzione del termine per l'inchiesta, direi che in un termine non minore di quattro mesi sia possibile di poter compiere i lavori.

Ma in tutti i casi se l'onorevole Berio tiene alla sua proposta di tre mesi, e se il Governo accetta, anche la Commissione acconsente: però prega di togliere la parola *improrogabile*, la quale non è accettabile nè dai membri della Commissione, nè credo da nessun altro.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Berio.

BERIO. Rinunzio alla parola *improrogabile*, ma faccio vivissima preghiera ai commissari che saranno eletti di non credere che la Camera imponga fin d'ora che debbano peregrinare in tutte le città marittime del regno, perchè allora noi andremo non a tre mesi, ma ad un anno e forse più. La cosa più urgente è di far presto ed io intendo resti scritto il concetto onde è animata la Camera, che cioè il lavoro della Commissione non debba essere il sublime ed il più eccelso dei lavori, ma una ricerca utile e pronta dei rimedi che sono più necessari. Se essa finirà il lavoro in tre mesi, prima che la Camera prenda le vacanze d'estate si potrà avere un provvedimento; se prolungheremo a quattro mesi il termine dell'articolo 7, il provvedimento non verrà, andremo a novembre, vi saranno i bilanci, e andremo a maggio, e quando il commercio verrà a dire: nulla avete fatto coi vostri studi, che io pur troppo prevedo andranno molto in lungo, esso avrà ragione, e noi avremo cagionato il nostro danno; e colla inchiesta, oltre al non aver fatto il bene, avremo anche meritati i rimproveri di coloro ai quali si vuole giovare.

Per questo io desidero che i commissari intendano e siano persuasi che la Camera vuole che almeno nei tre mesi questo lavoro sia fatto.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro accetta l'emen-

LEGISL. XIV — 1^a SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 3 FEBBRAIO 1881

damento stato proposto, vale a dire che sia limitato a tre mesi il tempo nel quale la Commissione deve riferire?

Vi sono due proposte, una di tre e altra di quattro mesi.

LUZZATTI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

LUZZATTI. Io aveva proposto, nel mio discorso che ha avuto la fortuna di avere l'assenso dell'onorevole Elia, e mi pare anche dell'onorevole Berio, la transazione di quattro mesi. Io consento coll'onorevole Berio che non occorre decidere sin d'ora se questa Commissione dovrà visitare tutti i porti d'Italia. Questa è una cosa che la Commissione discuterà nella sua piena libertà.

Vi sono inchieste di questa specie fatte in Inghilterra senza che i commissari si muovessero da Londra, e chiamando al centro gli uomini più competenti. Vedrà la Commissione qual metodo le convenga prescegliere, ed è bene che la Camera sin d'ora additi coi discorsi di deputati autorevoli che è desiderio suo che il compito si assolva nel tempo più breve. Ma pensiamoci bene che il compito è gravissimo, perchè non si tratta soltanto di costruzioni e di navigazione, si tratta di prendere in esame tutti i regolamenti delle cose marittime che si atten- gono a questa materia. È un complesso di provvedimenti che la marina mercantile domanda; quindi il tempo di quattro mesi quale io l'aveva messo innanzi, non mi pare che sia eccessivo per un lavoro così grave; e quindi manterrei la mia proposta di quattro mesi.

PRESIDENTE. Abbiamo allora diverse proposte; cioè, per vero dire, non ce n'è nessuna, perchè di scritte non me ne sono giunte; sento dire due, tre, quattro mesi come termine dell'inchiesta: ora il Ministero quale accetta?

MINISTRO D'AGRICOLTURA E COMMERCIO. Il Ministero, anche per evitare una proroga, la quale non sarebbe impossibile, accetta ben volentieri la proposta di quattro mesi: aveva detto tre mesi parendo che fossero sufficienti; ma poichè maggior riflessione ha fatto credere che siano necessari quattro mesi, si accomoda a questa proposta.

PRESIDENTE. La Commissione accetta?

MALDINI. La Commissione accetta i quattro mesi; e prega l'onorevole Berio di ritirare la sua proposta dei tre mesi. Si assicuri, onorevole Berio, gli uomini dotti e coscienziosi, che saranno nominati a fare parte della Commissione d'inchiesta, sono certissimo che affretteranno il loro lavoro più che sarà possibile, senza attendere che spirino i quattro mesi. Accettando invece il termine dei tre mesi, parmi impossibile evitare una proroga, e alla fine dei conti

se la Commissione non potesse ultimare il suo lavoro per troppa strettezza di tempo, si dovrà pur venire al Parlamento a domandare questa proroga che invece con i quattro mesi può evitarsi.

PRESIDENTE. Dunque, onorevole Berio, mantiene la sua proposta?

BERIO. Io mantengo la mia proposta di tre mesi, perchè credo che stabilendo quattro mesi sia come rinviare le cose al 1882.

PRESIDENTE. Abbiamo dunque due proposte, una di tre e l'altra di quattro mesi. Quella che si scosta di più dal testo in discussione è quella di tre mesi che non è accettata dal Ministero, nè dalla Commissione; per conseguenza pongo ai voti questa proposta di tre mesi.

(Non è approvata.)

Metto ai voti che si sostituiscano quattro mesi agli otto mesi proposti nel progetto.

(È approvato.)

In conseguenza pongo ai voti l'articolo 3 con questo emendamento; lo rileggo:

Art. 3.

« La Giunta compirà i propri lavori entro 4 mesi dalla sua costituzione e ne presenterà la relazione alla Presidenza delle due Camere e al Governo del Re. »

(È approvato.)

Art. 4.

« È autorizzata una spesa straordinaria di lire 20,000 per provvedere all'inchiesta sulla marina mercantile da iscriversi in apposito capitolo nella parte straordinaria del bilancio del Ministero della marina col titolo: *Spese per l'inchiesta intorno alla marina mercantile.* »

Nessuno chiedendo di parlare e non essendovi oratori iscritti, pongo ai voti l'articolo 4.

(È approvato.)

Questo disegno di legge si voterà poi a scrutinio segreto nella tornata di domani.

Prego gli onorevoli deputati che non avessero ancora votato di volersi affrettare a recarsi alle urne. (*Conversazioni*)

Facciano silenzio, li prego.

DISCUSSIONE DEI DISEGNI DI LEGGE PER L'ISTITUZIONE DI UNA CASSA DELLE PENSIONI A CARICO DELLO STATO E PER PROVVEDIMENTI RIGUARDANTI L'ABOLIZIONE DEL CORSO FORZOSO.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge per l'istituzione di una Cassa delle pensioni a carico dello Stato.

Siccome la Camera deliberò che con una sola discussione generale si dovesse comprendere così questo progetto come il successivo, riguardante i provvedimenti per l'abolizione del corso forzoso, si darà quindi lettura dei due disegni di legge.

Chiedo al Ministero se accetta che la discussione generale si apra intorno ai disegni di legge, quali sono proposti dalla Commissione, oppure su quelli dal Ministero presentati.

MICELI, ministro d'agricoltura e commercio. Il Ministero accetta che si apra la discussione sui due disegni di legge come sono proposti dalla Commissione.

PRESIDENTE. Va bene. Si dà dunque lettura del disegno di legge come è proposto dalla Commissione per l'istituzione di una Cassa delle pensioni a carico dello Stato.

GUICCIOLI, segretario, legge i progetti. (*V. Stampato, numeri 122-A e 129-A.*)

PRESIDENTE. Prego gli onorevoli deputati di prendere i loro posti e di far silenzio.

Dichiaro aperta la discussione generale sopra questi due disegni di legge. Il primo iscritto contro è l'onorevole Panattoni; il quale ha facoltà di parlare.

PANATTONI. Signori! Dinnanzi all'annuncio di una riforma, dinnanzi alla ardita iniziativa, con cui si tenta affrettare la soddisfazione di un impegno verso il paese e di un voto che è comune a noi tutti, incerto mi arresterei, se non mi incalzasse la voce di convinzioni troppo in me radicate. So che arduo è il compito che assumo fra mezzo a voi. Ma, come non mi commossero i lirismi dell'entusiasmo, e di un ottimismo che può dileguare nel disinganno; così (siate certi, o signori) non verrò qui a farmi l'eco di biasimi inconsulti, o di agitazioni fittizie; tenendo chiuso l'animo mio a un qualunque interesse, che quello non sia della patria. (*Bene!*)

Su due progetti è chiamata la nostra attenzione: la legge che crea un nuovo assetto finanziario delle pensioni, la legge che mira a sottrarre il paese alle angustie del corso forzoso. Dei provvedimenti sulle pensioni non intendo parlare. Provvido espediente pel miglioramento dei nostri bilanci, io saluto codesto progetto siccome prodromo di riforme benefiche; e plaudo agli studi del ministro che ne fu iniziatore, e di quell'egregio collega nostro che con rara competenza seppe farsene interprete.

Limitero le mie osservazioni al progetto che è volto al ritorno della valuta metallica.

Qui pure mi affretto a dichiarare che quanto altri mai io professo la necessità della riforma. Nè mi divide dai fautori di un'attuazione immediata,

che la disparità dei criteri nella scelta degli espedienti e del metodo.

Degna è di omaggio la molta dottrina, non meno che la fede animosa, di che è gara, nelle due relazioni, tra la Commissione e il ministro. In verità io reputo segnalato onore per me combattere a fronte di siffatti campioni nelle lotte serene delle idee, pur sentendomi ad essi legato in questa suprema aspirazione, che è culto per tutti noi, la vagheggiata prosperità della patria.

Dinnanzi agli intuiti di una radicale riforma che sta per imprendersi, io mi domando: questa legge è tollerabile per le nostre finanze? È riforma efficace; e (più ancora) è completa?

Si è in vario senso discusso se fosse opportuno il momento scelto per lanciare una sì grave proposta sui nostri mercati, già travagliati da crisi ormai resa cronica per la crescente anemia degli affari. Era forse ad augurarsi che un momento migliore si fosse scelto, che quello non fosse della liquidazione della fine d'anno; momento finanziario di ogni altro più grave, per la coincidenza dei regolamenti di un cumulo di transazioni e di riporti; per la condizione stessa degli istituti di emissione, che di solito in quell'epoca sono tratti a toccare il massimo della circolazione statutaria. L'anno 1880 si chiuse con caratteri speciali di crisi; dacchè la speculazione si era con insolita vivacità gettata fra gli arbitraggi e i riporti, in specie sul nostro consolidato; e il capitale delle Banche, assorbito dalle operazioni di Borsa, era venuto meno agli sconti; sottratto così alle vere necessità del paese.

Ma sarebbe inconsulto fare risalire all'annuncio della proposta ministeriale la causa dei patiti disastri. La proposta di legge era omai attesa come impegno preso da troppo tempo verso il paese. Tutt'al più, per il momento in che si bandì, ha potuto inasprire una crisi, che già latente si preparava; creando nuova ragione di incaglio alla ripresa normale degli affari, nelle accresciute incertezze dell'avvenire.

Sterile sarebbe oggi il rimpianto delle perturbazioni di allora: combattendo la legge con i ricordi di una situazione che è omai scontata. Poteva scegliersi un momento migliore. Ma vi sono problemi, che, una volta posti, si debbono di necessità risolvere. Nè lanciato da una riforma sul pendio del suo avvenire, può un popolo soffermarsi a riguardare il passato.

Altronde io mi auguro che non tarderemo a risollevarci dalla crisi che funestò il terminare dell'anno; nè temo che durino giorni di nuove perturbazioni. Nel mondo degli affari l'equilibrio, prima o poi, giunge a ristabilirsi. Inesauribili sono le forze di un

popolo. Nè gli errori di una legge varranno mai ad arrestare, nella sua corsa fatale e infinita, i progressi di una nazione.

Non è dunque per i fenomeni che ne hanno accompagnato i prodromi, che io mi levo a combattere questa legge. È bensì per il suo congegno: è per la inanità dei mezzi escogitati. Ciò che rimprovero al Ministero è l'aver ceduto al miraggio d'un momentaneo miglioramento nelle nostre transazioni con l'estero; è l'aver reso più arduo il problema, con la precipitazione dell'attuazione; è l'aver escogitata una legge di restrizione, anzichè d'abolizione del corso forzoso; è l'aver ricorso a una circolazione anormale, che ci farà ricadere nell'aggio, se pure non ci legherà alla inconvertibilità della carta moneta: è infine l'averci gettato in braccio ad una radicale riforma dei mezzi di circolazione, senza volgere prima il pensiero ad una corrispondente trasformazione del nostro ordinamento bancario.

Gravi, o signori, sono le indagini che io andrò segnalando alla vostra attenzione. Affrontate il problema, scevri da qualunque preoccupazione di parte; consci con me che l'abolizione del corso forzoso non è di quelle riforme, che possano dirsi bandiera o monopolio di un partito anzichè di un altro; ma è imperiosa necessità che, al di sopra di tutti i partiti, è scolpita nella coscienza della nazione.

Due metodi si offrivano a chi affrontasse in Italia l'abolizione del corso forzoso. Si poteva (e questo tentarono il Ministero e la Commissione) attuare di subito la riforma; nella mira di allontanare la possibilità d'una qualunque reazione. Si poteva procedere per gradi, preparando il paese; studiando con calma, con ponderazione le vie della meta, cui tutti, senza distinzione di parte, aspiriamo. Il Ministero e la Commissione hanno prescelto il primo metodo. Hanno supposto opportuno, e quasi condizione essenziale per la riforma la sua attuazione immediata senza esitanze, e senza ritardi. Si temeva, e si credè d'evitare, il risveglio sotto nuove forme della speculazione: e la rapidità parve freno a questo reagire di interessi che incontra ogni innovazione.

Ebbene, io dico al Ministero e alla Commissione: in nome di queste stesse preoccupazioni, era dovere per voi, prima d'attuare la riforma, il preparare il paese. Cosiffatte trasformazioni di loro natura sono destinate a gettare sui mercati serie perturbazioni; queste addiveranno più gravi e più intollerabili quanto più brusco e istantaneo sarà il passaggio dalle tradizioni e dalle abitudini del passato alle forme nuove dell'avvenire. Io non so consentire l'attuazione così subitanea di questa legge. Mi incoraggia al dissenso l'esempio dei paesi, che

ci hanno preceduto nella abolizione del corso forzoso. Solo la Russia tentò togliere d'un tratto i propri assegnati, mercè prestiti domandati alle varie piazze d'Europa.

Ebbene, in onta a sette anni di tentativi, dei suoi 830 milioni di rubli, non giunse a convertirne che appena 241; e nel 1873 fu forza ad essa raccogliere l'ingente massa residua di codesti assegnati rimasta sul mercato, e permutarla in biglietti di Stato, che durano ancora in forma di corso coatto.

Ma la Francia, l'Inghilterra, gli Stati Uniti; dove il corso forzoso prima che in Italia si fece strada, quale estremo espediente di nazionali disastri, non si gettarono, come noi faremmo, nelle illusioni di subitane trasformazioni. L'Inghilterra ha impiegati 24 anni, a redimersi, a preparare le condizioni dei mercati.

La Francia, che usciva dai grandi disastri della guerra con la Prussia e dalla conflagrazione della Comune, questa nobile terra che novello Anteo si risollevara dalle proprie ruine, ha impiegato più anni, a restituire alla Banca le somme anticipate acciò potessero riprendersi i pagamenti in specie metallica. Nè vi pervenne, che risvegliando lo sviluppo dei propri commerci nei mercati con l'estero.

Più di tutti eloquente l'esempio degli Stati Uniti. Travolti nel corso coatto nel 1862, non appena le condizioni del paese lo consentirono, nel 1875, gli americani con il *Resumption Act* proclamarono che a termine fisso, con il 1° gennaio 1879, si sarebbero ripresi i pagamenti in valuta metallica. E nel periodo di 4 anni prefissi alla riforma volsero ogni loro pensiero a prepararvisi, mediante leggi di conversione del debito pubblico, che alleviassero gli impegni annuali dei loro bilanci; e mercè un nuovo ordinamento delle 59 Banche di New York, che consociate nella *Clearing-House*, cooperando con la tesoreria, vennero man mano cumulando la valuta, che si riserbava a fare fronte alle domande dei portatori di biglietti affluenti al baratto. Linderman calcola nel suo complessivo ammontare a ben 358 milioni di dollari lo *stock* metallico così accumulatosi nella tesoreria grado a grado, senza sacrifici, senza perturbazione, nel settembre 1878, alla vigilia della ripresa dei pagamenti in moneta.

Hanno operato così quei popoli, i quali hanno voluto utilmente affrontare la soluzione del problema. A che la trasformazione traesse a effetti duraturi benefici, si è cercato ovunque di prepararvisi prima il paese; apparecchiandosi i mezzi, onde il passaggio dalla carta alla moneta non si effettuasse istantaneo; e non si aumentassero le difficoltà proprie di simili transiti, che possono lasciare germi di difficoltà peggiori per l'avvenire.

Altra questione di preoccupazione è per me (secondo accennai) il trovarmi di fronte una legge, la quale non è legge d'abolizione completa del corso forzoso, ma è unicamente legge di mera limitazione. E in verità a che mira il progetto a noi sottoposto? A raccogliere 644 milioni fra oro e argento, e a lasciare sopra il mercato una parte della carta che oggi esiste, togliendo al nuovo titolo debitorio il carattere di carta del consorzio, e imprimendovi il carattere di carta di Stato. Ebbene io penso che codesti 340 milioni lasciati in circolazione, rimarranno come simbolo e tradizione del regime che si volle cessato: e potrebbero un dì o l'altro mutarsi in fomite di più tristi regressi. In verità delle due l'una: o i biglietti lasciati in circolazione dovranno aversi come rappresentativi d'un valore; o voi li riguardate come un vero e proprio valore.

Volete riguardarli come figura o promessa di un valore, conservano cioè quel carattere di convertibilità che voi vi augurate (unica condizione perchè possa dirsi abolito il corso forzoso); e allora voi dovrete potere a noi dare garanzia che lo *stock* metallico, di cui vi approvvigionate, sia di tale natura e di tale entità, da potere sostituire il cumulo di codesta carta nel giorno, in che si presentasse al baratto. Che se all'opposto (come io penso), lo *stock* metallico, che questa legge raduna, sarà insufficiente ai bisogni della sua circolazione, sarà sproporzionato a fronte della eventualità del refluire della carta per la sua conversione; talchè non si tarderà a riconoscere che nella loro manchevolezza i tentati espedienti non valgono a cancellare da cotesta carta il carattere della originaria inconvertibilità.

Volete invece considerare questo residuo di circolazione cartacea come vero e proprio valore; e in allora il carattere della inconvertibilità si rivela spontaneo; perchè accettati come un valore, questi milioni di carta stazioneranno sopra il mercato, assuefatti a riceverli come valuta reale; rimarranno come titoli per la ingerita abitudine inconvertibile; e a lato della vostra circolazione metallica graviterà un coefficiente simbolico, indiretta continuazione di corso coatto.

Ma io dissi che la ideata provvista di valuta metallica non è sufficiente ai bisogni della nostra circolazione. Parlo della valuta metallica in oro, come quella che unica rappresenta la possibilità di un medio circolante anche nei rapporti internazionali. Ora, i 400 milioni in oro che debbono procurarsi col progettato mutuo, pure accresciuti dai 209 milioni molto ipotetici, che si suppongono rimasti in circolazione in Italia, costituirebbero una disponibilità momentanea di 609 milioni di oro; la quale rimarrà sempre al di sotto del *fa-bisogno* per la no-

stra circolazione all'interno, e del contemporaneo *fa-bisogno* per le nostre transazioni con l'estero.

Dissi molto ipotetici i 209 milioni che si suppongono rimasti in circolazione in Italia sotto il regime del corso coatto. E facile sarà il comprendere la fallacia di codesta ipotesi per chiunque pensi che si attribuiscono, nei calcoli fatti dal Ministero e dalla Commissione, ben 108 milioni come rimasti nei forzieri non scrutabili dei privati. Massa di valori stagnanti; che non avrebbe ceduto ai tanti allettamenti dell'aggio; che sarebbe giaciuta per anni infruttifera, solitaria contemplazione dei fortunati suoi possessori!...

Ma sia pure vero che una tanta massa aurifera sia posta a disposizione con gli ispedienti cui si ricorre; essa non rappresenterà il valore complessivo, che nella sua quadruplici forma, acquista la circolazione in ogni paese: bisogno quotidiano per la circolazione all'interno; ammontare della convertibilità della carta che esige una scorta speciale; ammontare delle riserve metalliche inconvertibili delle Banche; ammontare della riserva particolare di ogni commercio, diretta a far fronte agli impegni degli scambi internazionali, contratti mercè i *chèques*, le tratte, mercè tutti i simboli di promessa di pagamento, che si ricambiano i popoli.

Ora io non vedo che si volga il pensiero al complesso delle quotidiane esigenze di ciascheduno di codesti quattro coefficienti della circolazione, cui non risponderà la vagheggiata provvista metallica.

Ma vano è richiamare sopra il mercato una quantità più o meno considerevole di valuta metallica: il regime del corso forzoso non si frangerà, che con il ristabilirsi dell'equilibrio fra il necessario e il disponibile di tutti i momenti; con l'equilibrio della produzione, con la richiesta; con quell'equilibrio, che su la bilancia commerciale misura l'oscillare della potenza economica d'ogni nazione.

Due sistemi per la Commissione si offrivano per la estinzione del corso forzoso: il pagamento del debito e la novazione delle obbligazioni. Novazione delle obbligazioni? Ma veramente chiamerete *novazione* un fatto che nulla muta nell'essenza del titolo? Non è *novazione* questa che serba, quale era, la garanzia; questa che, quale era, serba la condizione della circolabilità.

La garanzia continua la stessa; se pur non si appalesa minore, dal momento che si fa gravitare come debito su lo Stato soltanto, ciò che prima era debito dello Stato e del Consorzio degli istituti di credito. La garanzia della nostra circolazione poggiava un tempo su il cointeresse delle Banche avallanti la carta; e legate al mantenimento di una circolazione che costituiva per esse un monopolio.

LEGISL. XIV — 1^a SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 3 FEBBRAIO 1881

Una legge giustamente abolitiva del privilegio; una legge, che in nome della libertà crea la concorrenza dei simboli del valore, scuote codesto interesse, soffoca nelle Banche l'istinto di conservazione del titolo.

Ma si affermò che la conversione totale in valuta metallica non è concessa per un duplice ordine di ragioni finanziarie ed economiche. Ragioni finanziarie; in quantochè Commissione e ministro non si fanno illusione sulla non assoluta stabilità della situazione dei nostri bilanci. Nè sfuggirà ad alcuno l'eventualità che possibili difficoltà economiche o politiche giungano a rendere problematica la prosperità delle nostre finanze, giudicate appena capaci a sostenere l'aggravio dei 24 milioni, che a tanto ammonterà l'annuo carico per l'interesse del debito da contrarsi per la provvista dei 600 milioni di valuta metallica. Ebbene, io dico, se questo è, noi dobbiamo arguirne che il bilancio offre a voi, nello studio consciencioso che ne imprendeste, un margine utile, è vero, ma un margine che può da un momento all'altro oscillare. Ed è con la coscienza di siffatta instabilità, che osate affrontare i positivi aggravii della progettata trasformazione?

Ragioni economiche (aggiungete) impedivano di raccogliere l'intero ammontare della specie metallica necessaria a convertire l'ammontare totale dei titoli a corso ceatto. E ciò perchè supponevate impossibile che i mercati europei vi mutuassero un adeguato valore in effettiva moneta.

Ma è vero, è opportuno questo vostro ragionamento? Potete voi stabilire un calcolo esatto dei bisogni della circolazione di un popolo, in rapporto con i medii circolanti sopra i mercati vari di Europa? In altri termini, è logico ed efficace questo raffronto fra i valori reali e la promessa di valori onde si compone la circolazione sui mercati dei popoli? Non si esageri, e nella esagerazione non si supponga impossibile il *fa-bisogno* reclamato come attuale, realizzabile dal movimento economico e finanziario del nostro paese. La circolazione di cui si alimentano i mercati delle nazioni, non è quella che rappresenta la effettiva liquidazione di tutte le transazioni pendenti; ma è bensì quel tanto, e solo quel tanto, che occorre per i quotidiani rapporti da individuo a individuo, da nazione a nazione. All'indomani di codeste liquidazioni, i rapporti commerciali tra i popoli bene ordinati si riequilibrano. All'indomani potendo voi, per ragione della vostra produzione, trovarvi a livello degli altri popoli, non incontrerete difficoltà a richiamare la quantità di valori, di cui vi spogliate per i pagamenti dell'oggi.

Guai, se la disponibilità metallica circolante do-

vesse commisurarsi all'ammontare effettivo dell'insieme delle transazioni che si succedono nel commercio dei popoli. La moneta circolante mondiale è valutata a 80 miliardi. Ebbene, la sola Inghilterra aveva in circolazione ne' suoi commerci un cumulo di tratte o di *chèques* nel 1839, calcolato da Leatham a 16 miliardi e 650 mila sterline; che, secondo Maclood, nel 1866 aveva raggiunto l'enorme cumulo di 40 miliardi, sotto forma di cambiali con scadenza media a tre mesi. Guai, se dovesse aversi di mira il valore occorrente alla contemporanea liquidazione di tutti gli impegni fra privati e privati, e fra popoli e popoli. Codesta liquidazione sarebbe il fallimento universale. Adunque la quantità di moneta, che dovette apprestare è quella dei quotidiani bisogni. Al di là, i bisogni della circolazione si equilibrano e si moderano nella bilancia degli scambi internazionali.

Ma voi insistete affermando che bisogno non v'ha di apprestare la conversione effettiva dell'importo totale della valuta a corso forzoso. La garanzia ond'è circondata la parte residua della carta in circolazione, si suppone che possa far sì che i mercati si abituino alla sua circolazione; talchè non sarà ripresentata al baratto, non sentendosi dal paese il bisogno di possedere, invece del titolo figurativo di valore, il corrispondente valore reale. Forse voi non errate in questa vostra supposizione. Ma cesso di dividere la vostra opinione, quando fra i vari tagli, lasciate sussistere i piccoli, e li credete più atti a serbare codesto carattere di inconvertibilità. Valgano qui pure gli esempi dei paesi, che prima di noi hanno percorso l'aspra via della trasformazione della valuta cartacea. Sono sempre i biglietti di grosso taglio, quelli che, in più piccola mole configurando una valuta maggiore, possono mantenersi nella realtà inconvertiti; sia restando in circolazione come facile medio di trasmissione, sia immobilizzati come coacervato di risparmio.

Queste le due condizioni, nelle quali la carta può rimanere sul mercato, senza che chi ne usa provi la necessità della sua conversione. Tutto ciò concepisco, ma come caratteristica dei grossi tagli, non dei tagli inferiori, su cui invece si vuole basare la nuova circolazione.

E più oltre spingendomi nell'esame di questa legge, mi preoccupa il dubbio che la radicale trasformazione sia prematura a fronte delle condizioni economiche del nostro paese. E si noti che io qui non raccogliero (lo dichiarai pure dianzi), l'eco che da più parti a noi venne di precipitati timori, di fittizie agitazioni, che come presto irrompono, così presto dileguano. Tuttavia per noi, rappresentanti del paese, era dovere il cercare quali fossero i voti delle Camere di commercio, depositarie e interpreti

di tanti interessi. E io ricercai i voti di tutte codeste assemblee del commercio; ed è una penosa voce di sfiducia, che d'ogni lato si leva innanzi alle stringenti preoccupazioni dell'avvenire.

Qui pure si impone a noi l'esempio degli altri popoli. L'Inghilterra, gli Stati Uniti, la Francia, hanno affrontate le asprezze del periodo di transazione, ravvivando le industrie, schiudendo ai loro prodotti la via della esportazione. Così quei popoli hanno potuto ridursi anticipatamente a livello delle esigenze della riforma.

Ebbene, potrà dirsi di noi che ci troviamo in pari condizioni di preparazione? Interrogate con me le statistiche annesse alla relazione della Commissione. È penosa impressione questa della povertà nostra, mentre vediamo il nostro paese reggere appena al livello del movimento di importazioni e di esportazioni del Belgio! Quale differenza fra noi e gli altri Stati!

Voi ci chiamate, è vero, con questa legge, secondo una frase felice, a battere alle porte del mercato del mondo. Ma avete poi considerato di quali cenci si coprirà la nostra miseria fra tanta altrui opulenza al di là delle porte di codesto mercato? L'Italia ha un movimento massimo di importazione che ondeggia oltre il miliardo e 200 milioni; mentre l'esportazione oscilla fra il miliardo e il miliardo e 100 milioni. Noi ci troviamo così nella liquidazione annuale degli affari in una media di depressione fluttuante fra i 100 e i 150 milioni di debito verso l'estero, per la prevalenza delle importazioni. A fronte di questa, che è la realtà delle condizioni, avete voi meditato quali erano le condizioni della Francia e degli Stati Uniti in quei giorni, in cui si accinsero a liberarsi dal corso coatto?

La Francia, pure nel periodo più aspro della sua situazione finanziaria e politica, negli anni 1872 e 1873, quando affrontava ad un tempo il saldo della enorme indennità di guerra, e il corso forzoso, sopra una media normale di 3 miliardi e mezzo di importazione, ha sospinto le sue esportazioni quasi ai quattro miliardi, aprendosi così una fonte di valuta metallica nel cumulo annuale di una attività di oltre 300 milioni sull'estero. A questa eccedenza di esportazione (vedetelo nel rapporto di Léon Say) deve la Francia la rapida e fortunata sua redenzione economica.

E gli Stati Uniti? Nei tre anni di maggiore difficoltà finanziaria, dal 1875 all'indomani della proclamazione del *Resumption Act*, al 1879 epoca in detta al completo cessare della circolazione coatta, i commerci assumono una attività febbrile. Il debito commerciale con l'estero, che era calcolato al 1° luglio 1873 a più di 412 milioni, mercè la riorganiz-

zazione economica, cui dianzi accennai, è presto saldato; e le esportazioni assumono sulle importazioni un impulso progressivo, ascendente; tanto che al 31 giugno 1879, mentre l'importazione annuale era stata di 445 milioni di dollari, l'esportazione avea oltrepassati i 710 milioni!... E ciò, o signori, perchè (lo dirò con John Knox) « sotto il regime di un buon sistema di circolazione monetaria, affatto indipendente dalle mene dei partiti politici, l'agricoltura e l'industria si svilupparono in massimo grado; e i bastimenti americani carichi di merci e di derrate approdano oggi in tutti i porti del mondo. »

E l'Inghilterra non trasse dallo sviluppo dei propri commerci con l'estero le ragioni della sua potenza finanziaria? Non ne raccolse l'incessante alimento alla propria circolazione metallica? Fortunato paese, che si trova oggimai ad avere (secondo i recenti calcoli di Giffen) un'eccedenza annuale della ricchezza nazionale di 243 milioni di sterline (oltre 6 miliardi di lire italiane), paese, ove il patrimonio nazionale annualmente si accresce del 40 per cento, su di una popolazione che ha appena un annuo incremento del 4 per cento. Ed è a fronte di tanta opulenza, e di tanta vitalità altrui, che noi penseremo di essere omai giunti al livello della trasformazione dei nostri valori circolanti, solo perchè nelle tinte rosee del vostro ottimismo, augurate al patrimonio italiano un eventuale aumento annuo del 10 per cento? No, o signori, al mio sguardo la bilancia dei nostri commerci non porge quella stabilità, quella potenzialità economica, che è condizione e base di cosiffatta trasformazione.

Ma veniamo a parlare della circolazione. È stabilito nel progetto ministeriale (in ciò concorde la Commissione) che la circolazione metallica si divida in 600 milioni; cioè 400 milioni in oro e 200 di argento. Ebbene, io temo, seriamente temo, che questi due coefficienti di circolazione metallica valgano a resistere sul nostro mercato alle eventualità di un deprezzamento di continuo oscillante che ne travaglia i corsi. Temo che una plethora artificiale argentea possa far sì che l'oro sparisca. Temo che, pur cercando, come con tanto studio cerchiamo, di evitare le asprezze dell'aggio, si vada incontro ad un aggio peggiore; cioè all'aggio interno, come accadrà qui dove concorreranno contemporaneamente sullo stesso mercato queste cinque foggie di circolazione: da un lato l'oro, l'argento, il rame, dall'altro i biglietti di Stato, e i biglietti a corso legale. Ineresciosa anomalia quest'ultima del corso legale che si vuole mantenuto sui nostri mercati; in onta alla regionalità del biglietto, e alla maggiore o minore sua accettazione, a misura della fiducia di consistenza dell'istituto da cui proviene.

Ebbene questa coefficiente non omogenea di circolazione, queste mutabili oscillazioni di fiducia e di credito, a fronte dei vari simboli di valore, finiranno per travolgerci in condizioni peggiori di quelle, da cui tentiamo redimerci. Prima o poi ci condurremo a deplorare il moltiplicarsi degli aggi all'interno; pur non riuscendo a evitare l'aggio con l'estero. Nè basta: chè la quantità d'argento, quale dal progetto è domandata, concorrerà alla emigrazione dell'oro.

Stanno a noi dinanzi fenomeni e condizioni che non è dato dimenticare.

Studiando la proporzione utile fra l'argento e l'oro, non possiamo trascurare li impegni che gravano su noi, come parti dell'Unione latina. Da un lato, il principale fra gli Stati dell'unione monetaria, la Francia, da più anni non conia più argento. Dall'altro l'Inghilterra e la Francia, mentre incettano oro, cercano di disfarsi dell'argento; che non comprano mai, e vendono quando possono. I prospetti della Banca d'Inghilterra ci provano che in questi ultimi anni si richiamò sui mercati del Regno unito una eccedenza di oltre 16 milioni di sterline in oro; e che si mandarono via, senza importarne alcuna quantità, oltre 7 milioni di sterline di valuta argentea. E pari spettacolo ci porge la Francia di questo continuo richiamo dell'oro. In questi ultimi anni, mentre si fece penetrare in Francia una eccedenza di tre miliardi in oro, nessuna importazione si ha di valuta argentea, di cui si giunse invece a esportare oltre un miliardo. Minaccia continua che sull'avvenire si addensa, questa di una indefessa incettazione di oro, e di un rifiuto non meno costante d'ogni valuta argentea.

Ebbene, che mai avverrà, quando saranno sciolti i rapporti su cui poggia l'Unione latina? È una legge costante questa, cui sono soggetti tutti i paesi a circolazione di doppio tipo; il metallo scadente fa emigrare il metallo più caro. I nostri mercati cuoprirà una pletera inondante d'argento. Non è vano il temerlo noi che cerchiamo provviste di argento, nel mentre che la demonetizzazione dell'argento è un fatto compiuto per altri Stati; e mentre la Banca di Francia soffoca per un cumulo di oltre un miliardo e 200 milioni di scudi in argento incagliati nei suoi forzieri; che danno così a Victor Bonnet la idea inversa della botte delle Danaidi.

E questa pletera penosa ci coprirà, incapaci di sottrarci alla legge del mercato straniero, nel giorno in che si scioglieranno i vincoli moderatori dell'unione monetaria. E noi ci troveremo ridotti al solo *stock argenteo*; ridotti a valerci di questo medio circolante che perde già a fronte dell'oro, come metallo, il 18 per cento; e che travolto più tardi in

deprezzamenti più disastrosi, rimarrà nelle nostre mani strumento inadatto alle esigenze dei rapporti internazionali. Tristi riflessi dei mali odierni; germi di un corso coatto peggiore.

Io non consento così la proporzione che nella provvista metallica fra l'oro e l'argento stabilisce il disegno di legge. Questi i criteri da me professati, a cui darò più largo sviluppo nella discussione degli articoli del progetto di legge; riservandomi di formulare corrispondenti proposte.

Ma un altro pericolo, già lo annunziate, incontreremo nella foggia della futura nostra circolazione: pericolo che sarà più grave, e che più presto ne colpirà. Parlo della anomala conservazione di carta a corso legale. Indarno vi studiate serbarla in vita con nuove proroghe voi che, di fronte al paese, tante volte vi impegnaste a toglierla. Per quante illusioni vi facciate oggi intorno alla circolabilità del corso legale, nella sfiducia che ingeuerò e che è aggravata dalla necessità di un sistema di libera emissione, la circolazione a corso legale è oggimai resa intollerabile, per la sua assenza, per il suo vario e limitato perimetro di azione, per le condizioni stesse degli Istituti, i quali stentatamente appena giungono a sostenerla.

I biglietti a corso legale non potranno continuare ad essere cambiati alla pari. Essi si ridurranno tanto più deprezzati, quanto meno da che il corso dura si sono allargati i perimetri vari delle Banche emittenti; quanto meno si curò in questa parte la legge del 1874, di cui il Governo aveva il dovere di esigere la completa esecuzione. Questi i lati torbidi del progetto di legge: aggio dell'argento nei rapporti con l'oro; aggio fra la carta residua e la valuta metallica.

Ma pur d'altro lato io intravedo indubbia sorgente di non lontane perturbazioni. Parlo del riordinamento bancario. E qui pure dovevano ammaestrarci gli esempi; in quanto che quei popoli i quali si vollero veramente redimere dal corso forzoso, non giunsero a farlo, che su le basi di un forte ordinamento bancario.

Ardenne fautore della libertà delle Banche, io vedo in questo progetto la minaccia per noi della Banca unica. E temo che l'Italia sia destinata ad assistere a questo strano fenomeno: in tempo di corso coatto avremo avuta la pluralità delle Banche; in tempi di avviamento alla circolazione libera, ci vedremo ricondotti alla Banca unica; come quella che sola potrà sostenere le difficoltà di attuazione di questa legge.

Veramente le Banche di emissione quali sono oggi ridotte, si trovano (come la Commissione presume) in condizione tale da sostenere una trasfor-

LEGISL. XIV — 1ª SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 3 FEBBRAIO 1881

mazione dei medi circolanti, così repentina, così radicale? Io lo so bene; si sono fatte ovunque ispezioni; ed io con religione ho seguiti i risultati che se ne accolsero. Attraverso a certificazioni di vitalità di taluno dei nostri istituti, incontro qua e là punti oscuri, che la Commissione e il suo relatore hanno il dovere di chiarire al paese. Legge, a modo di esempio, che la Commissione professa di non preoccuparsi, se per avventura l'attuazione di questa riforma trarrà alla rovina di alcuno degli istituti. E questo, o signori, voi potete pensare? Presumete cioè che vi sia lecito passare così sopra agli interessi sì dei privati, sì delle associazioni, in nome di un preteso interesse generale?

Dimenticate voi che l'ordinamento bancario in Italia è di tale natura, che attorno a ciascuna Banca si sono aggruppati altrettanti interessi locali, che trarreste a ruina il giorno, in cui l'attuazione di questa legge facesse crollare il già non solido edificio di alcuni fra questi istituti? E come non temere allora con me l'eventualità di catastrofi le quali, se non produrranno in altre un contraccolpo funesto, scompagneranno luttuosamente l'avvenire di talune regioni?

E nel rapporto delle vostre ispezioni è parola del coltello dell'analisi, cacciato in piaghe latenti; è parola di valori sottratti al loro scopo, alla circolabilità e ai bisogni del commercio; è parola di immobilizzazioni, che hanno disperso il capitale disponibile; è parola di imprevidenze di amministrazioni. Ebbene, o signori, io vi richiamo a dire intera la verità di fronte al paese. In nome del paese, io domando che seria e completa, senza ambagi come senza esitanze, una discussione si compia sulle condizioni attuali, e sulle necessità del nostro ordinamento bancario.

Queste, o signori, per me le ragioni, che non mi consentono di avere fede nella progettata riforma.

Non mi dissimulo le sorti riserbate alla legge, perchè non mi dissimulo (e vorrei poterli con voi dividere) gli entusiasmi, che salutano l'annuncio della augurata cessazione del corso forzoso.

Ma pure, fra questi entusiasmi, io non so fare tacere le mie convinzioni; non so dissimulare i pericoli e le incertezze, che agli occhi miei si addensano nell'avvenire. Fra i plausi dei credenti potrà avere suonato incresciosa la voce del mio scetticismo. A me rimarrà il conforto di avere dato ascolto alle mie convinzioni: rimarrà all'avvenire l'augurio che la realtà disperda le immagini tristi, in cui mi chiuderò solitario, attendendo che si compiano i fati! (*Bene! Bravo!*)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Plebano.

PLEBANO. L'ora è tarda, ed io dovrei parlare un poco a lungo...

Voci. Parli! parli!

PLEBANO... quindi pregherei la Camera di volere usarmi la cortesia di permettermi di parlare domani, tanto più che non mi sento troppo bene.

Voci. Parli! parli!

PRESIDENTE. Onorevole Plebano, la Camera pare che desideri di ascoltarlo. Parli dunque; quando ella non possa più proseguire, lo dichiarerà.

PLEBANO. Se il presidente crede che la Camera non voglia usarmi la cortesia di rimandare a domani, mi rassegnerò a parlare.

Voci. Parli!

PLEBANO. Signori, dopo i lunghi studi che in Italia furono fatti intorno alla questione della circolazione cartacea ed ai mezzi della possibile sua soppressione, di fronte al pregevolissimo lavoro col quale il Governo ha accompagnato questo progetto di legge, lavoro che io sono lieto di dichiarare come abbia riscosso il plauso di tutti gli intelligenti e in Italia e all'estero: di fronte allo studio coscienzioso che una dotta e numerosa Commissione da noi scelta ha fatto di questo progetto, le conclusioni della quale furono in modo succinto ma chiaro e preciso esposte nella bella relazione dell'onorevole Morana; dopo tutto ciò, io dico francamente, mi era lusingato a credere che l'istruttoria di questa questione potesse dirsi compiuta, e pensava che il dibattito orale al quale oggi ci siamo accinti, non potesse aggiungere gran che di nuovo. Imperocchè in quei documenti, per chi abbia avuto la pazienza di studiarli, c'è tutto quanto si possa dire in un senso o nell'altro, c'è tutto quanto si possa desiderare per formarsi un criterio esatto della questione.

E io a dir vero non avrei chiesto l'onore di parlare in questa questione, se non mi avesse punto il desiderio di presentare alla Commissione ed al Governo qualche modesto pensiero relativo a disposizioni di dettaglio, pensiero che non intacca il progetto nella sua sostanza, ma mira piuttosto, secondo la mia idea, a renderne più certa, facile e sicura l'esecuzione.

In una materia così grave, in un problema di tanta e sì vitale importanza per il paese, pare a me che sia dovere di noi tutti di esporre francamente tutti i dubbi, tutti i pensieri che ci sono venuti alla mente nello studio di questo argomento, in guisa che se questi dubbi e questi pensieri hanno qualche cosa di vero, di fondato, si possa provvedere, e se poi questi dubbi, questi pensieri non hanno ragione di essere, si dileguino in modo che ciascuno possa con sicura coscienza, con animo tranquillo

dare il suo voto ad una riforma che è una delle più gravi e delle più importanti che siansi mai fatte in Italia. Ma questa mia illusione che l'istruttoria della questione fosse compiuta e che oramai più che altro, si trattasse di deliberare, è svanita oggi di fronte allo splendido e dotto discorso dell'onorevole Panattoni. Egli mi ha fatto comprendere che realmente v'è ancora da discutere, che il dibattito orale ha ancora la sua utilità. Per questa ragione la Camera mi permetterà che anzichè limitarmi a quelle pochissime osservazioni che aveva in animo di fare su alcune questioni di dettaglio, io scenda a qualche considerazione d'ordine generale.

Io non intendo di seguire l'onorevole Panattoni in tutte le sue osservazioni. Altri vi sarà più competente di me a far ciò. Appena è se io nel breve corso delle mie osservazioni mi permetterò di rilevare qualche considerazione sua che non mi pare perfettamente fondata nel vero. Con tutto ciò però assicuro la Camera che mi studierò di essere breve per quanto è possibile, perchè so bene che, parlando ad un'Assemblea come questa, non è mestieri di usare molte parole per esprimere i propri concetti.

E d'altra parte io credo davvero che sia urgente di far presto, io credo davvero che la migliore deliberazione che si possa prendere sia quella di affrettare quanto è possibile la votazione.

Nelle vacanze scorse io ebbi occasione di percorrere le parti estreme d'Italia, la Sicilia ed il Piemonte, e mi piace di affermare che ho raccolto la persuasione dappertutto che questo progetto è accettato, in generale, dal paese con grandissima soddisfazione. Lo prova, del resto, la stampa nazionale ed estera, che, in generale, l'hanno encomiato; e più di tutto lo provano i mercati, i quali accolsero questo progetto con un ribasso grandissimo dell'aggio, e con la fermezza straordinaria nel valore della nostra rendita.

Ciò, secondo me, prova due cose: prova in primo luogo che il paese sente davvero il grande beneficio che gli verrà da questa riforma che stiamo studiando, prova in secondo luogo che il mondo crede alla serietà di questo progetto ed alla possibilità della sua attuazione.

Signori, delle idee intorno all'abolizione del corso forzoso, anzi dei progetti concreti, ne abbiamo avuti degli altri; ebbene, quelle idee e quei progetti rimasero là senza risultati, nessuno si commosse.

Questo invece, al solo presentarsi quasi cominciò a raggiungere in gran parte lo scopo cui è diretto; che vuol dir ciò? Vuol dire che l'opinione pubblica sente che il momento dell'attuazione è favorevole,

che i mezzi adottati e svolti nel progetto sono mezzi seri, mezzi applicabili.

Io dissi che questo progetto fu accolto con grandissimo favore, non è a dire però che manchi di oppositori; sono pochi di numero probabilmente, ma, come avete sentito oggi, sono valenti. Io credo però che questi oppositori vogliono essere divisi in due classi; vi è una classe di oppositori, i quali pur riconoscendo la grandissima utilità che al paese verrà dall'abolizione del corso forzoso, pur riconoscendo che il corso forzoso fu un malanno che la necessità delle cose ci impose, sono timorosi, sono incerti, temono che le condizioni del momento non siano propizie, temono che il paese non sia preparato, temono che i mezzi proposti non siano adeguati allo scopo. Vi è un'altra classe di oppositori, i quali sebbene anch'essi si ammantino sotto l'apparenza di ragioni di opportunità, in sostanza, o perchè s'illudono sugli effetti del corso forzoso, o perchè si fanno patrocinatori di particolari, e momentanei interessi, credono che il corso forzoso non debba essere abolito. Tra noi qui non è certo possibile che vi esista qualcuno di questa seconda categoria; farei torto ai miei onorevoli colleghi se soltanto lo supponessi; mi duole anzi, e me ne duole per il paese che in qualche pubblicazione che ha aspetto ufficiale, sia apparso come un inneggiamento al corso forzoso.

Ma degli oppositori di questa seconda specie, che in sostanza vorrebbero conservare il corso forzoso, hanno fatto, forse più che sia necessario, giustizia le due relazioni che accompagnano il progetto di legge, la relazione ministeriale e quella della Commissione; credo anzi che prima di esse ne avesse fatto giustizia il senso comune, al quale ripugna il credere che la prosperità delle nostre industrie debba avere fondamento in uno stato di cose che è l'isolamento e la miseria di tutto il paese. Io educato alla scuola vecchia non credo all'efficacia della protezione, ma se ci credessi non potrei desiderare di vedere le nostre industrie protette da un aggio oscillante che rende impossibile ogni seria previsione e sostituisce ai calcoli della prudenza il giuoco e l'alea.

Io quindi farò grazia alla Camera d'intrattenerla circa la opposizione degli avversari di questa seconda specie, mi pare che non ne valga la pena, ma vi sono gli oppositori della prima specie, ed essi sono degni di ogni considerazione. Si tratta di uno dei più gravi problemi che abbiamo a risolvere; e non v'è studio, non v'è prudenza che possano dirsi eccessivi.

Ebbene, se la Camera me lo permette, io esaminerò succintamente alcune delle principali obiezioni che questi oppositori, che chiamerò seri per-

LEGISL. XIV — I^a SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 3 FEBBRAIO 1881

chè gli altri non lo sono, fanno al progetto dell'abolizione del corso forzoso.

Ma prima di tutto, a me pare che sia necessario di definire, di delineare, per così dire, il problema che abbiamo fra le mani. L'abolizione del corso forzoso, è un problema della più alta serietà, della più alta gravità; non è possibile disconoscerlo; però io credo che si sia fatto più difficile e più complicato, non in se stesso, ma per chi deve studiarlo, in grazia all'infinita quantità di errori che circolano intorno a questa materia nel pubblico. Che cosa è in sostanza questo terribile corso forzoso, che, al sentir qualcuno, dovrebbe essere raffigurato come un mostro, cui sia impossibile dominare? Permettetemi un paragone; io credo che un paese a corso forzoso si trovi nelle stesse condizioni di un individuo, il quale, non avendo rendite sufficienti per vivere, ha cominciato a spogliarsi di quanto possedeva, ha venduto le sue proprietà, si è privato delle sue suppellettili, ed un bel giorno si trovò anche costretto a privarsi del soprabito per mandarlo in pegno. Pensate un momento alle vicende finanziarie del nostro paese dal 1860 al 1866 e vi persuaderete facilmente che questo paragone, grossolano, se vi piace, calza però perfettamente bene.

Anche noi, anche l'Italia, ha fatto come quell'individuo di cui parlava testè: ha fatto debiti, sinchè ha avuto credito, ha venduto le ferrovie, ha venduto i beni demaniali, ha venduto i beni dell'Asse ecclesiastico, ed un bel giorno si è trovata nella necessità di mandare all'estero quel capitale che stava sotto forma di mezzo circolante: ha mandato in pegno il soprabito. E, precisamente come quell'individuo, continuando l'esempio, che privo di soprabito è nell'impossibilità di tornare in società e stare nel mondo e ha dovuto anche in casa accomodarsi alla meglio, l'Italia ha dovuto alla meglio nel suo movimento commerciale di accomodarsi in casa colla carta, ma coll'estero è rimasta commercialmente isolata.

Or bene, signori, di che si tratta con questa abolizione del corso forzoso? Si tratta di rifarsi il soprabito; e questo soprabito per l'Italia costa 940 milioni. (*Si ride*)

Come può farsi? Non vi sono che due mezzi; degli stratagemmi se ne possono ideare tanti e se ne sono inventati tanti, ma alla fin dei salmi bisogna o risparmiare un tanto ogni anno e metterlo là per fare questa provvista, oppure ricorrere ad un prestito e trovare col mezzo del credito il capitale occorrente. Non v'è alla fin dei conti altra strada possibile.

L'onorevole Panattoni ha propugnato oggi il primo di questi mezzi, il sistema del risparmio, il si-

stema dell'abolizione graduale, il sistema dell'andare adagio. È un sistema prudente, non lo nego: ma sarà un sistema egualmente efficace? Io ne dubito assai.

Il sistema del risparmio, il sistema dell'abolizione graduale se non è attuato con forti somme arrischia di essere la solita tela di Penelope; si fa un passo avanti oggi, se ne fa un altro indietro domani. Avviene in sostanza come a quell'individuo che si trova a mezza gamba in un pantano; se fa dei piccoli sforzi non fa che ingolfarsi di più, e per sortire deve fare uno sforzo grandissimo; allora ci riesce.

L'onorevole Panattoni ha citato l'esempio della Francia, ha citato l'esempio dell'America. Ha detto: vedete, quelli sono esempi da imitare. Che ha fatto la Francia? Ha seguito il sistema graduale; è andata adagio adagio prima di abolire il corso forzoso. Che cosa ha fatto l'America? Lo stesso. Ed è vero. Ma ha l'onorevole Panattoni notato con quali cifre hanno camminato la Francia e l'America verso quest'abolizione?

Lasciamo andare prima di tutto che il corso forzoso in Francia era ben altra cosa che il corso forzoso da noi; perchè in Francia non si ebbe mai aggio, e in sostanza era un corso forzoso larvato, più di nome che di fatto. Ma a parte questo, con quali cifre andò all'abolizione graduale la Francia? 200 milioni all'anno. E l'America? 250 milioni all'anno. Eh! Allora lo capisco che con cifre simili ci si può arrivare perchè non è più una abolizione graduale.

È un'abolizione se non tutta di un colpo, abbastanza rapida, abbastanza forte per avere effetti efficaci. Ma domando all'onorevole Panattoni, siamo noi in grado, lo saremo anche da qui a dieci anni di stanziare un ammortamento di somme simili per poter procedere all'abolizione graduale del corso forzoso? Io credo che non vi sia da dubitare della risposta che egli mi darà. Evidentemente non è possibile. Noi, a fare anche degli sforzi straordinari, potremo stanziare 20 milioni, 30 milioni, 50 milioni se volete, all'anno. Ebbene metteremo 18 o 20 anni prima di esserci levati da dosso questa camicia di Nesso.

No; realmente io credo, che che ne pensi l'onorevole Panattoni, che che ne sia degli esempi che ha citati, che un paese nelle condizioni in cui ci troviamo noi non abbia altra via a seguire che quella di uno sforzo serio, di uno sforzo efficace, quello cioè di abbandonare l'idea dell'abolizione graduale, e di cercare invece di avere il capitale necessario mediante un mutuo.

Ma pensare a fare un mutuo è presto detto; anzi in Italia sappiamo molto bene come i mutui si fanno; ne abbiamo fatti tanti; bisogna però prima

LEGISL. XIV — 1^a SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 3 FEBBRAIO 1881

di tutto trovare chi sia disposto a farlo, e chi sia disposto a farlo in condizioni tali che sieno possibili per le nostre spalle, altrimenti è inutile pensarci. Nel congegno del progetto, che stiamo esaminando, il Governo ha bisogno di un mutuo di 640 milioni, ed il frutto annuale da pagarsi per questo mutuo è all'incirca di 32 milioni al netto dalla ritenuta della ricchezza mobile. Il carico dunque che viene sul bilancio dello Stato è 32 milioni. Siamo noi in grado di sopportare questo nuovo carico di 32 milioni? Il Governo ha mostrato che non solo siamo in grado di farlo, ma è possibile di farlo senza impegnare gli avanzi annuali del bilancio, senza, in sostanza, che venga aggravio alcuno a carico dei contribuenti, imperocchè si fa nel modo il più semplice possibile, si fa nel modo in cui vorrei che molte altre cose si facessero; si fa per mezzo delle economie; 18 o 19 milioni si ricavano dagli effetti stessi dell'abolizione del corso forzoso, mediante la cessazione dell'aggio, mediante la cessazione del *forfait* che ci è col Consorzio, mediante la cessazione degli interessi dei 44 milioni in oro, di cui siamo debitori verso la Banca.

Questi 19 milioni, sui 32, sono niente altro che una pura e semplice economia che si fa, non pesano su nessuno. L'altra parte dei frutti necessari a sostenere questo mutuo, vi è noto, il Governo conta ricavarla da un'operazione di conversione delle pensioni. Io non entrerò oggi ad esaminare questo progetto. Dichiaro però che lo considero non soltanto come un espediente finanziario, ma, dico francamente, che lo considero come il principio di una riforma grandissima che m'auguro possa essere presto attuata. Faccio di gran cuore quest'augurio, perchè il concetto della riforma alla quale ho accennato, io l'ho patrocinato altrove fin da 15 anni or sono. Dunque il mutuo si può fare perchè le condizioni ch'esso c'imporrà, sono compatibili colle condizioni del nostro bilancio, e non vengono, in sostanza, ad aggravarlo.

Resta a vedere se si trova chi voglia farlo. Non istarò a trattenere la Camera con cifre e dati che sono in mano di tutti e dalle quali risulta che se mai vi fu momento in cui per l'Italia fu possibile contrarre un mutuo, tanto più per lo scopo per cui lo contrae, è il momento attuale. Del resto, non è un mistero per alcuno che chi fa il prestito è già bell'e trovato, e che il prestito si fa a condizioni tali che, se credo possibile vederle migliorate ancora, lo desidero e lo spero, sono tali, fin d'ora che forse l'Italia non arrivò ancora ad averle prima d'oggi. (*La voce vien meno all'oratore*)

PRESIDENTE. Ha mal di gola? (*L'oratore accenna di sì*)

Allora continuerà domani. Intanto dichiaro chiusa la votazione. Estraggo a sorte i nomi di 5 deputati che dovranno far lo spoglio delle schede per la nomina di due commissari pei resoconti amministrativi.

(*Segue l'estrazione.*)

Estraggo a sorte i nomi di 7 deputati che dovranno far lo spoglio delle schede per la votazione fatta per la nomina di tre commissari di vigilanza presso l'amministrazione del Fondo pel culto.

(*Segue l'estrazione.*)

Estraggo a sorte i nomi d'altri 7 deputati per lo spoglio delle schede per la votazione fatta per la nomina di tre commissari per la Cassa dei depositi e prestiti.

(*Segue l'estrazione.*)

Finalmente estraggo a sorte i nomi degli onorevoli deputati che dovranno far lo spoglio delle schede per la votazione fatta per la nomina di tre commissari di vigilanza presso l'Asse ecclesiastico di Roma.

(*Segue l'estrazione.*)

Gli onorevoli deputati Lucchini Giovanni, Lorenzini, Trevisani, Cavagnari, Geymet, si riuniranno questa sera, alle 9, per fare lo spoglio della votazione per la nomina di due commissari dei resoconti amministrativi.

Gli onorevoli Panattoni, Massarucci, Bonghi, Ciardi, De Renzis, Balestra e Giera, si riuniranno per lo spoglio dei voti per la Commissione di vigilanza del Fondo per il culto.

Gli onorevoli Toaldi, Di Lenna, Incagnoli, Raggio, Farina E. Foppoli e Mariotti, procederanno allo spoglio dei voti per la Commissione di vigilanza della Cassa dei depositi e prestiti.

Finalmente gli onorevoli Nocito, Mangilli, Bassi, Leardi, Guala, Favale e Chiaves, procederanno allo spoglio dei voti nella Commissione dell'Asse ecclesiastico di Roma.

Domani mattina alle ore 10 seduta pubblica per la discussione del disegno di legge sopra la tassa di fabbricazione degli olii di seme di cotone e sovratassa sui dazi di importazione.

Alle ore 2 seduta pubblica, ed occorrendo, votazione di ballottaggio per le votazioni fatte oggi. Poi votazione a scrutinio segreto sul disegno di legge per un'inchiesta sopra le condizioni della marina mercantile italiana. Quindi, seguito della discussione sui provvedimenti per l'abolizione del corso forzoso.

La seduta è levata alle 6 10.

*Ordine del giorno per le tornate di domani.**(Alle ore 10 antimeridiane).*

Discussione del disegno di legge sopra la tassa di fabbricazione degli olii di seme di cotone e sovratassa sui dazi di importazione.

(Alle ore 2 pomeridiane.)

1° Votazioni di ballottaggio, qualora occorranò, per la nomina di due commissari pei resoconti amministrativi e per la nomina di tre commissari di vigilanza presso le amministrazioni: del Fondo per il culto; della Cassa dei depositi e prestiti; dell'Asse ecclesiastico di Roma;

2° Votazione a scrutinio segreto sul disegno di legge per una inchiesta sulle condizioni della marina mercantile italiana;

3° Seguito della discussione dei disegni di legge: Istituzione di una Cassa delle pensioni a carico dello Stato; Provvedimenti per l'abolizione del corso forzoso.

Discussione dei disegni di legge :

4° Restituzione dell'ufficio di pretura dei comuni di Bagni San Giuliano e Vecchiano alla sua antica sede dei Bagni di San Giuliano;

5° Aggregazione del comune di Feletto al mandamento di Rivarolo Canavese;

6° Trasferimento della sede della pretura di Minucciano in Colognola di Sant'Anastasio;

7° Aggregazione dei mandamenti di Piadena e Casalmaggiore al distretto notarile di Cremona;

8° Istituzione di una seconda pretura nel mandamento di Asti;

9° Insequestrabilità degli stipendi e delle pensioni di impiegati di pubbliche amministrazioni non dipendenti dal Governo;

10. Concorso dello Stato nelle opere edilizie della città di Roma;

11. Provvedimenti per la città di Napoli.

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

Roma, 1881 — Tip. Eredi Botta.