

## CXLVIII.

2<sup>a</sup> TORNATA DI MERCOLEDÌ 20 GIUGNO 1883

## PRESIDENZA DEL PRESIDENTE FARINI.

**SOMMARIO.** *Il deputato Mocenni chiede sieno dichiarate urgenti le petizioni registrate coi numeri 3217 e 3218. — Seguito della discussione del disegno di legge: Riforma della tariffa doganale — Dopo brevi osservazioni del ministro delle finanze e del relatore deputato Luzzatti, approvasi l'articolo 16 — Sull'articolo 17 parla il deputato Nerro cui risponde il ministro — Approvasi l'articolo 17 con modificazioni — Dopo osservazioni e proposte del deputato Sanguinetti, del ministro delle finanze, dei deputati Cardarelli, Trompeo, del relatore Luzzatti, del ministro dei lavori pubblici, dei deputati Prinetti, Tegas e Lucca, approvasi un ordine del giorno e gli articoli dal 18 all'ultimo, compreso un articolo aggiuntivo. — Il relatore riferisce sulle diverse petizioni attinenti a questioni di tariffa doganale — Il ministro di agricoltura e commercio accetta gli sieno inviate alcune petizioni. — È data lettura delle seguenti due interrogazioni: una del deputato Berti Ferdinando all'onorevole ministro di agricoltura e commercio, se intende di sollecitare la presentazione del disegno di legge per conferire la personalità giuridica alle società operaie di mutuo soccorso; l'altra del deputato Arnaboldi all'onorevole ministro della pubblica istruzione, intorno ad alcuni provvedimenti concernenti l'istruzione elementare. — Estrazione a sorte dei deputati impiegati eccedenti il numero prescritto dalla legge. — Il deputato Solimbergo svolge una interrogazione intorno alle disposizioni ed ai provvedimenti che gli onorevoli ministri della mariniera e delle finanze, intendono di prendere e di proporre alla Camera, in ordine ai risultati e alle conclusioni formulate dalla Commissione d'inchiesta sulla mariniera mercantile. — Sull'ordine del giorno fanno proposte il presidente del Consiglio ed il deputato Ferracciù.*

La seduta incomincia alle ore 2 25 pomeridiane.

**Quartieri**, segretario, dà lettura del processo verbale della tornata di ieri, che è approvato; indi legge il seguente sunto di

**Petizioni.**

3216. Vari negozianti di Torino, sottopongono alla Camera alcune osservazioni sul dazio cui vanno soggette le bottiglie comuni verde-chiaro.

3217. La Ditta Cialfi e Semplicini di Siena, si rivolge alla Camera, perchè le venga accordato un ribasso sui prezzi di tariffa nei trasporti del materiale edilizio in terra cotta, che produce nelle proprie fornaci.

3218. Il colonnello E. Betti, ed altri ufficiali in ritiro a Siena, chiedono alla Camera un provvedimento, in forza del quale siano migliorate le condizioni dei pensionati militari.

3219. La Camera di commercio di Milano, manda alla Camera un ordine del giorno, intorno alla ripartizione delle linee delle strade ferrate, ed allo sviluppo delle stazioni-merci nell'interesse particolare della città di Milano.

3220. La Camera di commercio di Caserta, fa voti affinchè la Camera non accolga il disegno di legge per la perequazione fondiaria.

3221. A. Carnielli, a nome del Comitato direttivo dell'ospedale comunale di Motta di Livenza, nella provincia di Treviso, fa istanza alla Camera perchè colla riforma della legge comunale e pro-

vinciale, si stabiliscano norme precise sulla competenza passiva delle retto di spedalità.

**Mocenni.** Chiedo di parlare.

**Presidente.** L'onorevole Mocenni ha facoltà di parlare sul sunto delle petizioni.

**Mocenni.** Prego la Camera di dichiarare di urgenza le petizioni 3217 e 3218; o di voler ordinare, secondo è prescritto dal regolamento, che la petizione 3217 sia mandata alla Commissione che studia il disegno di legge sulle ferrovie; e la petizione 3218 alla Commissione che studia il disegno di legge sulle pensioni civili e militari.

(L'urgenza è concessa.)

**Presidente.** Queste petizioni faranno il corso regolamentare.

### Congedi.

**Presidente.** Chiedono congedi, per motivi di famiglia: l'onorevole Parodi, di giorni 15; l'onorevole Parenzo, di giorni 6.

(Sono concessi.)

### Seguito della discussione sulla riforma della tariffa doganale.

**Presidente.** L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: Riforma della tariffa doganale.

Approvato ieri l'articolo 15, si passerà ora a discutere l'articolo 16. Ne do lettura:

“ Sono convalidati i due decreti reali del dì 31 gennaio 1879, n° 4709 e 4710 (serie 2ª), e quelli del 10 e 20 aprile e del 27 ottobre 1879, n° 4825, 4837, e 5176 (serie 2ª), portanti, il primo la riforma della categoria V della tariffa generale dei dazi doganali sulla canapa, sul lino e sulla juta, e l'abolizione del dazio sulla cicoria disseccata e gli altri la riforma del repertorio della tariffa doganale.

“ È parimenti convalidato il reale decreto del dì 11 maggio 1881, n° 216 (serie 3ª), sulle importazioni ed esportazioni temporanee.

“ È data facoltà al Governo di restituire la tassa di fabbricazione sulla cicoria che si esporta, per decreto reale da convertirsi in legge, udito il parere del Consiglio superiore del commercio, e colle norme e discipline che stimerà più convenienti. ”

**Magliani, ministro delle finanze.** Chiedo di parlare.

**Presidente.** L'onorevole ministro delle finanze ha facoltà di parlare.

**Magliani, ministro delle finanze.** Pregherei la Commissione di non insistere nella parte aggiuntiva proposta da lei, a quest'articolo; cioè sulla facoltà che si vorrebbe dare al Governo di restituire la tassa di fabbricazione sulla cicoria che si esporta. In questo momento, come la Camera ben sa, la riscossione della tassa di fabbricazione sulla cicoria, si fa per via di abbonamento: e mentre durano ancora questi contratti di abbonamento, sarebbe impossibile al Governo di giovare della facoltà che propone la Commissione, cioè di restituire la tassa d'esportazione.

Siccome però il Ministero riconosce l'utilità di questa proposta, così, assumo impegno di fare gli studi opportuni, affinché, cessati gli attuali contratti di abbonamento, si possa con un nuovo regolamento provvedere alla riscossione diretta per mezzo di agenti finanziari, ed anche introdurre il sistema del *draw-back*, che anche il Ministero riconosce utile e opportuno in questa materia.

Ciò posto, io pregherei la Commissione di non voler insistere perchè questa parte aggiuntiva dell'articolo sia posta a partito nel momento attuale, poichè laddove la Camera l'approvasse, e divenisse disposizione di legge, non potrebbe avere la sua pratica applicazione ed esecuzione nel momento attuale.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

**Luzzatti, relatore.** La Commissione consente nella proposta del ministro: però riconosco che il metodo di percezione di una tassa di fabbricazione non deve influire sulla possibilità di esportare un prodotto; e se non si restituisce la tassa di fabbricazione, la esportazione non è possibile. Quindi, prega il Ministero che nella revisione di questa tassa, voglia lasciare almeno la facoltà dell'accertamento diretto e indiziario a quei fabbricanti, i quali volessero esportare il loro prodotto. Ammetto anch'io che col sistema dell'abbonamento è assai difficile di determinare il modo del rimborso della tassa: ma, quando ci fosse un metodo indiziario di accertamento, o quando la legge consentisse la facoltà del rimborso della tassa sulla fabbricazione della cicoria, l'esportazione di questi prodotti sarebbe grandemente agevolata.

Con queste intelligenze tra il Ministero e la Commissione, questa consente che si sopprima l'aggiunta proposta all'articolo 16.

**Presidente.** Dunque la Commissione ritira l'ag-

giunta che aveva proposta all'articolo ministeriale, cioè l'ultimo inciso che ho letto.

Nessuno chiedendo di parlare e non essendovi oratori iscritti, pongo a partito l'articolo 16, così com'è proposto nel disegno di legge ministeriale.

(È approvato.)

“ Art. 17. Il Governo del Re ha facoltà di modificare il repertorio della tariffa generale, udito il parere del Consiglio superiore del commercio, per mezzo di regio decreto, che sarà presentato entro il marzo 1884 al Parlamento per essere convertito in legge, secondo le disposizioni della presente legge e i dettami della esperienza.

“ Al bilancio dell'entrata si unirà in ogni anno un elenco delle decisioni che intorno alle assimilazioni saranno proferite sul parere del collegio dei periti. „

**Nervo.** Chiedo di parlare.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Nervo.

**Nervo.** È mio intendimento di richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro delle finanze, e dell'onorevole Giunta, sul modo com'è composto, e come funziona il collegio dei periti. Non so se qui sia la sede opportuna per ciò: ad ogni modo, prego l'onorevole ministro delle finanze di accogliere favorevolmente le osservazioni che mi permetterò di fare su questo argomento, imperocchè si tratta di dare al commercio una seria garanzia sul modo di funzionare di questo collegio.

La Camera ricorda che per l'articolo 5 della legge, col quale fu approvata la tariffa generale, nel 1878, si autorizzò il ministro delle finanze ad istituire un collegio dei periti, il quale avesse per mandato di esaminare le questioni relative all'interpretazione della tariffa doganale, e di far conoscere il suo avviso in proposito al ministro delle finanze, che decide poi in via definitiva.

Io non sollevo già la questione costituzionale, se questo collegio dei periti debba funzionare come un tribunale definitivo inappellabile: mi soffermo unicamente sopra l'argomento della garanzia, che le decisioni di questo collegio dei periti debbono presentare al commercio.

Secondo il decreto del 5 agosto 1878, col quale venne istituito il collegio dei periti, questo fu composto, mi è duopo convenirne, con sette membri, scelti dall'onorevole ministro delle finanze fra le persone le più competenti che egli potè trovare, ed in grado di dar giudizio fondato sopra le diverse questioni sottoposte al loro esame. Ma siccome queste questioni sono molto numerose, imperocchè si tratta per esempio dei mol-

tissimi casi di assimilazioni delle voci, che non sono comprese nella tariffa doganale, così, non potendo gli egregi membri del collegio dei periti avere l'onniscienza, è facile che sopra molte questioni sottoposte al loro esame, non abbiano le cognizioni necessarie per poter dare un fondato giudizio, e quindi garantire tanto gli interessi del commercio, come quelli dell'erario. Io so che il collegio dei periti istituito nel 1878 ha funzionato discretamente bene; perchè furon scelte a farne parte persone dotate di cognizioni molteplici ed atte per la loro esperienza a prestare il loro concorso per chiarire quelle questioni, sulle quali poi decide in ultima analisi il ministro delle finanze. Ma signori, quando si tratta di applicare una tariffa come la nostra ridotta a 630 voci al più, e richiedendosi nella pratica spesse volte delle assimilazioni numerosissime alle voci indicate nel repertorio ufficiale, avvengono frequentemente questioni, che diventano poi occasioni di vere vessazioni o di spese per il commercio.

Ebbene, signori, questa questione in Francia è stata profondamente studiata e risolta in modo da presentare le maggiori garanzie tanto per l'erario, quanto per i contribuenti. In Francia c'è già fin dal 1882 una legge, la quale stabilisce che vi sia un collegio di periti, il quale sente il parere di due persone designate dalle parti interessate ed abbastanza familiari colle questioni, su cui deve cadere il giudizio, per poter poi dare il loro voto al Governo. Questo modo di funzionare del collegio dei periti fu ancora perfezionato colla legge 7 maggio 1881, colla quale si approvò la tariffa generale dell'entrata in Francia. Con quella legge, all'articolo 4, è stabilito che, quando si presenta una questione dubbia per l'applicazione della tariffa generale, e per la cui soluzione è necessario che intervenga il parere del collegio dei periti; il Governo è obbligato a designare un terzo perito scelto fra i negozianti e industriali appartenenti a quella classe di commercio o di industria che è particolarmente toccata nella questione che si agita. La parte interessata poi che deve pagare il dazio d'entrata, è autorizzata a designare anch'essa un terzo perito scelto nella stessa classe di persone. Ora queste due persone, scelte ogni volta che si presenta l'occasione di dare un giudizio, esaminano la questione, e danno il loro avviso; e se esse sono d'accordo, il loro parere forma, per così dire, testo definitivo di giudizio per il collegio dei periti, il quale lo accetta, e l'amministrazione vi si uniforma; se invece que-

ste due persone non cadono d'accordo nell'apprezzare la questione, che è sottoposta al loro esame, allora il collegio dei periti interviene come arbitro fra esse.

Come vede l'onorevole Magliani, questo procedere dà molte maggiori garanzie al commercio, e si capisce che in Francia dove sono così gelosi degli interessi commerciali e industriali l'abbiano due volte modificata per agevolare le transazioni commerciali, e non sottoporre i negozianti ad ingiuste pretese ed alle lungaggini della procedura amministrativa, per definire questioni che vogliono essere risolte colla massima sollecitudine.

Ebbene, io non faccio una proposta, perchè si tratta di un argomento abbastanza grave, su cui non credo sia il caso di improvvisare un emendamento su ciò che ora è ordinato dalla legge del 1878 e dal decreto del 5 agosto dello stesso anno. Ho creduto però che fosse il caso di sollevare in questa occasione questa questione, per richiamarvi l'attenzione dell'onorevole ministro delle finanze e della Commissione, affinchè vedano se non sia proprio il caso di prendere impegno di esaminare la questione; e, secondo le risultanze che potrà dare questo esame, l'onorevole ministro delle finanze voglia presentare alla Camera una nuova proposta di repertorio migliorato, e i provvedimenti che valgano a completare e migliorare l'ordinamento della procedura attuale del collegio dei periti.

Io confido che queste mie brevi osservazioni sopra un argomento di tanta importanza possano essere favorevolmente accolte dal ministro e dall'onorevole Commissione.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro delle finanze.

**Magliani, ministro delle finanze.** L'onorevole Nervo rammenterà che le questioni relative all'ordinamento amministrativo e giurisdizionale del collegio dei periti furono riservate, e che il Ministero prese impegno di proporre una soluzione equa e conciliativa di tutti gli interessi, in occasione del repertorio che dovrà presentare nel marzo del 1884.

Il Ministero terrà conto delle raccomandazioni ed osservazioni dell'onorevole Nervo, ma non può in questo momento esporre la sua opinione, perchè non intende pregiudicare nessuna questione. Aggiungo che già colla proposta dell'articolo che ora è in discussione, si stabilisce una delle maggiori garanzie; l'obbligo al Governo di allegare al bilancio dell'entrata, un elenco delle decisioni prese dal collegio dei periti, intorno alle assimilazioni.

Aggiungo che anche oggi il collegio dei periti non manca di udire le parti, le quali vogliono dare schiarimenti verbali sulle controversie sottoposte al suo esame.

Dando questi schiarimenti all'onorevole Nervo, e ringraziandolo di non aver fatto alcuna speciale proposta, lo assicuro che si terrà conto delle sue osservazioni.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Nervo.

**Nervo.** Ringrazio l'onorevole ministro degli schiarimenti datimi, e della promessa fattami di esaminare la questione in occasione della revisione del repertorio; e spero che darà soddisfazione alle legittime esigenze del commercio sopra questo argomento.

**Presidente.** Onorevole ministro, accetta la proposta della Commissione?

**Magliani, ministro delle finanze.** Propongo che sieno tolte le parole *udito il parere del Consiglio del commercio*.

Questa legge non potrebbe andar subito in esecuzione senza il repertorio, che è la guida necessaria degli agenti delle dogane; e quindi sarebbe impossibile attendere il parere del Consiglio superiore. Spero quindi che la Commissione vorrà acconsentire a questa mia proposta; tanto più che il Governo accetta l'impegno di presentare il repertorio alla Camera entro il mese di marzo 1884.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

**Luzzatti, relatore.** La Commissione quando fece quella proposta, non aveva preso ancora in esame il repertorio proposto dall'Amministrazione, che ora ha esaminato, e che riconosce essere un lavoro molto diligente. Per questa ragione, e per l'altra detta dall'onorevole ministro, che cioè v'è urgenza in questo lavoro, consente che sieno tolte quelle parole: "udito il parere del Consiglio del commercio", purchè resti fermo, s'intende, che il repertorio verrà presentato alla Camera entro il mese di marzo.

**Presidente.** Dunque l'onorevole ministro propone la soppressione delle parole: "udito il parere del Consiglio superiore del commercio."

Ma il resto dell'articolo, onorevole relatore, rimane così come la Commissione propone?

**Luzzatti, relatore.** Sembrami che si potrebbero togliere anche le parole: "secondo i dettami dell'esperienza", considerando che nulla vieta e tutto consiglia di conformarsi a questi dettami.

**Presidente.** Consente, onorevole ministro, in questa proposta del relatore di sopprimere le parole: "secondo i dettami dell'esperienza?"

**Magliani**, *ministro delle finanze*. Acconsento.

**Presidente**. Duque l'onorevole ministro, d'accordo colla Commissione, propone che nell'articolo 17, di cui ho dato lettura, siano soppresse le parole: " udito il Consiglio superiore del commercio. "

Chi approva questa proposta è pregato di alzarsi.

(*È approvata.*)

Ministero e Commissione inoltre sono d'accordo nel proporre che siano soppresse le parole: " e i dettami dell'esperienza. "

Chi approva questa proposta si alzi.

(*È approvata.*)

Do lettura dell'articolo 17 cogli emendamenti ora approvati.

" Il Governo del Re ha facoltà di modificare il repertorio della tariffa generale per mezzo di regio decreto che sarà presentato entro il marzo 1884 al Parlamento per essere convertito in legge e secondo le disposizioni della presente legge. "

Chi lo approva sorga.

(*È approvata.*)

Ora dopo quest'articolo si propone un articolo addizionale del tenore seguente:

" A cominciare dal 1<sup>o</sup> gennaio 1885, il prezzo di vendita del sale comune da cucina, è ridotto a 40 centesimi il chilogramma.

" Sanguinetti, Berio, Savini, Fulci, Turbiglio, Panattoni, Capponi, Rosano, E. Fazio, Bajocco, Caperle, Luporini, Bertolotti, Maggi, Govi, Ceneri, Capone, Gerardi, Amadei, Cucchi Francesco, Salaris e Priario. "

L'onorevole Sanguinetti ha facoltà di svolgere il suo articolo aggiuntivo.

**Sanguinetti**. Sarò assai più breve di quello che la Camera sia per aspettarsi.

L'onorevole Plebano nella seduta dell'8 giugno corrente pronunciava queste parole:

" Vedo che lo stesso famoso Comitato del sale, il quale aveva agitato mezzo mondo, e con ragione, ed aveva collegato in modo assoluto l'aumento della tassa sugli spiriti colla diminuzione della tassa sul sale, oggi ha ceduto le armi innanzi all'onorevole ministro delle finanze e si è accontentato di conchiudere con qualche ricordo storico. "

Nella Camera non c'è il Comitato del sale; ne fanno parte però coloro che il Comitato del sale

compongono; sicchè per quanto l'accusa dell'onorevole Plebano sia rivolta al Comitato del sale, essa tocca necessariamente coloro, tra i quali sono io, che di quel Comitato fanno parte.

Io non ho incarico di parlare a nome dei miei colleghi del Comitato; parlo a nome mio e dei colleghi che firmarono l'articolo aggiuntivo. Debbo però dichiarare che se è vero che il Comitato del sale non fosse d'accordo intorno al modo di presentare nuovamente alla Camera la questione del sale, era concorde in questo, di mantener viva l'agitazione intorno a questa grande questione.

Però per quanto il disaccordo nel procedimento esistesse, io non credo si possa dire che noi abbiamo ripiegata la nostra bandiera.

L'accusa è grave; era lanciata a tutti, ma più specialmente all'onorevole Cardarelli. Io per parte mia la respingo, perchè credo di non meritarmela.

L'onorevole Cardarelli, che fu preso più specialmente di mira, risponderà per parte sua.

Premesse queste dichiarazioni, io mi limiterò a fare quelle sole osservazioni, le quali valgono a giustificare l'articolo proposto da me e da alcuni miei colleghi.

La nostra proposta non è in contraddizione con le dichiarazioni fatte dall'onorevole ministro delle finanze; non è in contraddizione col sistema finanziario che intende seguire. Dirò, anzi, che entra perfettamente nell'ordine delle sue idee.

Io ricordo le cifre che l'onorevole ministro presentava alla Commissione delle spese militari, di cui io ebbi l'onore di far parte; ricordo che le stesse cifre l'onorevole ministro delle finanze esponeva nel discorso che fece, nel mese di giugno o luglio dell'anno scorso, nel Senato del regno, in risposta ad un discorso dell'onorevole Saracco sulla situazione finanziaria.

Io non ho alcuna ragione per contestare le cifre addotte dal ministro delle finanze. Egli dichiarava al Senato del regno che, avendo fatto i bilanci dello Stato, con equa misura, a tutto il 1886, questi bilanci, nonostante la soppressione della tassa del macinato, nonostante le spese straordinarie già deliberate e quelle previste, nonostante quelle non prevedibili, ma delle quali pur si era tenuto calcolo; egli dichiarava, dico, che i bilanci dal 1883 al 1886 si sarebbero chiusi con un avanzo.

Il 1883 avrebbe presentato, secondo l'onorevole ministro, un avanzo di 7 milioni; il 1884 un avanzo di 11 milioni e 700 mila lire; il 1885 un avanzo di circa 7 milioni e 900 mila lire, cioè 8 milioni tondi; e finalmente il 1886 un avanzo di 5 milioni e 600 mila lire.

L'onorevole ministro delle finanze dichiarava

che l'aumento progressivo delle imposte, secondo gli ultimi anni, doveva valutarsi in una somma tonda di 20 milioni; mentre egli, volendo, come dichiarava, tenersi al disotto del vero, valutava nei suoi calcoli questo aumento progressivo in soli 8 milioni.

Sicchè l'avanzo effettivo per questi quattro anni che ho citato, facendo i calcoli esattamente, dovrebbe essere aumentato di 12 milioni. In conseguenza l'avanzo per il 1883, dovrebbe essere portato da 7 a 19 milioni; l'avanzo del 1884 dovrebbe essere portato da 11 a 23 milioni; l'avanzo del 1885 da 8 a 20 milioni; ed infine l'avanzo del 1886 dovrebbe essere portato da cinque milioni e mezzo a 17 milioni o mezzo.

Noi voteremo domani a scrutinio segreto il disegno di legge che stiamo ancora discutendo, il quale getterà sicuramente una maggior entrata di 12 milioni.

Se per i prossimi tre anni aggiungeremo questa nuova entrata agli avanzi che testè accennai, avremo per il 1884 un avanzo di 35 milioni; per il 1885 un avanzo di 32 milioni; e per il 1886 un avanzo che salirà a 29 o 30 milioni.

Io, ripeto, accetto, ho fede nei calcoli dell'illustre ministro delle finanze; non discuto le sue cifre; è troppo esperto ed acuto finanziere perchè non si debba dubitare dell'accuratezza dei suoi calcoli.

L'onorevole ministro delle finanze ha dichiarato che, colle nuove entrate che egli chiedeva, non aveva altro scopo fuori di quello di rinforzare il bilancio del 1884; non già perchè fosse necessario riempire dei vuoti, che non esistevano, ma per avere un bilancio maggiormente elastico, per far fronte a qualsiasi evenienza contraria, ed assicurare viemaggiormente che la ripresa dei pagamenti in valuta metallica non poteva in niun modo correre pericolo.

Aggiungeva che, passato il 1884, egli considerava le entrate provenienti da questo disegno di legge come un tesoreggiamento, come un fondo iniziale per la diminuzione progressiva della tassa del sale.

In base a questa situazione finanziaria, veramente brillante, di fronte a queste dichiarazioni così chiare ed esplicite, io e gli amici miei abbiamo creduto che si potesse fin da ora deliberare una mitigazione nel prezzo del sale a cominciare dal 1º gennaio 1885.

E qui io debbo spiegare chiaramente il nostro concetto. Io non diffido delle promesse del ministro delle finanze, perchè, quando un gentiluomo, come l'onorevole Magliani, viene a farci delle promesse solenni, evidentemente egli le fa col fermo propo-

sito di mantenerle. Ma, onorevole ministro, può avvenire che la forza delle cose sia più potente della volontà del ministro.

Ed a questa triste evenienza accennava l'onorevole relatore della Commissione, quando, rispondendo ad una mia interruzione, diceva, coll'autorità di Gladstone, che se le democrazie moderne sono ammirabili nel pagare, non lo sono altrettanto nella parsimonia delle spese. È vera o giusta l'osservazione del grande ministro inglese. Le democrazie sono spendereccie; il Parlamento italiano è democratico, e nessuno può negare che sia tutt'altro che economo; e anzichè trattenerne, spinga il Governo sulla via delle spese!

L'onorevole Magliani però, pur sostenendo che bisogna mettere un freno alle spese, citava l'autorità di Gladstone, a conforto della sua tesi, sulla necessità di rinforzare il bilancio. Egli lasciava intendere che i ministri inglesi non si accontentano di avere nel bilancio un piccolo avanzo, ma lo vogliono in misura non inferiore, (se ricordo le sue espressioni) ai 20 milioni.

Ebbene, io, che sono turbato da questa tendenza alle spese, come se ne preoccupa l'illustre uomo che regge le nostre finanze, mi permetto di dire, che il sistema inglese è alquanto diverso da quello che ci esponeva l'onorevole Magliani. Debbo ricordare un celebre discorso pronunziato dal Gladstone nel 1876 o nel 1877. Ecco quanto in quell'epoca diceva, press'a poco, l'insigne uomo di Stato che sta a capo del Gabinetto inglese.

Egli adunque, diceva, che quando era primo lord della tesoreria, si spaventava se scorgeva che il bilancio presentava qualche avanzo, perchè, diceva egli, quando si manifestava un avanzo ed era conosciuto dai suoi colleghi del Ministero, non poteva più liberarsi dalle loro insidie. Tutti, niuno eccettuato, mi facevano ressa intorno, chiedendo nuovi stanziamenti.

“ Per liberarmi da queste molestie, appena scorgeva l'avanzo, mi affrettavo a proporre al Parlamento la diminuzione di qualche imposta. „

E conchiudeva il suo ragionamento citando il verso del poeta latino:

*Cantabat vacuus coram latrone viator.*

Vede dunque l'onorevole ministro delle finanze in che modo pratico procedono gl'inglesi. Gladstone non diffidava solo della tendenza spendereccia delle democrazie, ma diffidava anche delle tendenze spendereccie dei suoi colleghi.

Non credo che la situazione nostra sia diversa da quella che è in Inghilterra. Se sono spenderecci i ministri inglesi, mi consenta l'onorevole

ministro di dire che lo sono egualmente i ministri italiani. E per quanto l'onorevole Magliani abbia il proposito di raffrenare le spese, questo proposito non può essere diviso dai suoi colleghi. Essi non si preoccupano della situazione finanziaria; vedono, anche spinti da noi, le spese da farsi; non conoscono quanto costi il cavar fuori milioni dalle tasche dei contribuenti. È quindi naturale, quando i bilanci presentino degli avanzi, che il ministro delle finanze si trovi assediato giornalmente da' suoi colleghi del Ministero. Ora per evitare appunto questo tormento all'onorevole Magliani, per far sì che le sue promesse si possano effettuare, per mettere un freno alle spese, io e gli amici miei abbiamo creduto opportuno di proporre l'articolo aggiuntivo per diminuire di 15 centesimi il prezzo del sale a cominciare dal 1° gennaio 1885.

Crede l'onorevole ministro delle finanze che sia poco prudente stabilire fin d'ora la diminuzione del prezzo del sale dal 1° gennaio 1885? Ebbene, saremo concilianti; acconsentiremo che la diminuzione abbia a cominciare anche dal 1° gennaio 1886.

Ho parlato degli avanzi considerevoli che secondo i calcoli del ministro delle finanze presentano i bilanci fino al 1886; ebbene, non è logico, che, di fronte a questi avanzi, noi chiediamo fin d'ora la riduzione di 15 centesimi nel prezzo del sale? Quale perdita, parlo di perdita aritmetica, deriverebbe alle finanze dello Stato da questa diminuzione? La perdita aritmetica che deriverebbe alla finanza da questa riduzione del prezzo del sale da cucina (per le altre qualità di sale si mantengono i prezzi attuali) sarebbe di 19,282,000 lire.

Se è vero che gli avanzi di questi tre anni si avvicinano ai 30 milioni, e vanno anche al di là di questa somma, sarebbe forse un passo arrischiato se fin d'ora si deliberasse questa diminuzione? Vede l'onorevole ministro delle finanze che io sono entrato pienamente nel suo sistema finanziario, non faccio opposizione a' suoi piani; e, come in altre circostanze, credo di aiutarlo anche in questa colla proposta che abbiamo fatta.

Acconsenta, accetti la nostra proposta; dia questa soddisfazione al paese. Lo creda onorevole ministro, ella ha compiuto due grandi atti: l'abolizione del macinato e la cessazione del corso forzoso; aggiunga ancora la diminuzione del sale che non sarà meno sentita dal paese come un grande beneficio.

La riconoscenza del paese per lei si centuplicherà. Aggiunga agli allori già colti quest'altro

alloro; e ritenga che avrà il plauso di tutti, ma un plauso che verrà dal profondo del cuore. Pensi che le popolazioni della campagna versano in una miseria che spaventa, quando la vediamo da vicino.

Io attendo fiducioso la risposta dell'onorevole ministro delle finanze; la quale, se sarà favorevole, avrà anche il plauso dell'illustre relatore della Commissione e della Camera intera. (*Bene!*)

**Presidente.** L'onorevole ministro delle finanze ha facoltà di parlare.

**Magliani, ministro delle finanze.** Dopo l'ordine del giorno proposto dall'onorevole Cardarelli ed approvato, quasi all'unanimità, dalla Camera, io davvero speravo che l'onorevole Sanguinetti non avrebbe ulteriormente insistito nella sua proposta. Egli ben sa che io non potrei accettare una disposizione per la quale fin da ora fosse decretata la diminuzione del prezzo del sale: sarebbe questa una leggerezza imperdonabile in qualunque ministro delle finanze; recherebbe una grave ferita al credito.

Nessuno più di me, o signori, ha l'intimo convincimento che si debba affrettare il giorno in cui questa grave gabella sia diminuita; ma, se vogliamo veramente e seriamente raggiungere lo scopo, bisogna procedere con ponderazione e con estrema saviezza.

Il modo io l'ho già esposto alla Camera in vari discorsi finanziari. Lo esposi anche recentemente allorchè si discusse l'ordine del giorno proposto dall'onorevole Cardarelli; nè ho nulla da aggiungere, nè da togliere alle mie dichiarazioni di allora.

Io che ho la responsabilità del bilancio devo, ancora una volta, affermare che, nelle presenti condizioni un rinforzo al bilancio della entrata è necessario, affinchè non si verifichi un reale disavanzo per effetto della abolizione completa della tassa del macinato.

L'onorevole Sanguinetti ha citato delle cifre, ma ha dimenticato di aggiungere che il pareggio o meglio gli avanzi da me additati altra volta e in questo e nell'altro ramo del Parlamento, derivano da risorse straordinarie che sono veri debiti ammortizzabili a breve scadenza.

Per avere un bilancio solidamente equilibrato, è necessario non ricorrere a queste risorse straordinarie, le quali pesano poi sulla parte ordinaria del bilancio, e rendono più lungo il cammino per rientrare nel vero equilibrio e conseguentemente anche più lungo l'attendere quello sgravio che le popolazioni desiderano.

È perciò che io mi sono affrettato a proporre un rinforzo che credo assolutamente necessario

al bilancio, allo scopo di mantenerne saldo l'equilibrio, non ostante l'abolizione completa della tassa sul macinato, ed allo scopo di cominciare fin da ora a preparare il fondo iniziale per lo sgravio della tassa sul sale. Questo intento sarà raggiunto in tanto più breve tempo, quanto più si affrettano i provvedimenti salutari per rinforzare il bilancio.

Che cosa avverrebbe se noi fin da oggi decretassimo questo sgravio?

Evidentemente faremmo una promessa alle popolazioni, prima di essere certi di poterla mantenere pel giorno indicato. Questo non credo che gioverebbe alla dignità del Parlamento; certo non gioverebbe al credito dello Stato.

Mi permetta poi l'onorevole Sanguinetti di aggiungere che noi non vogliamo grossi avanzi di bilancio per avere più fondi disponibili per le spese. Egli ha citato il Gladstone. Consenta che lo citi anche io. Quest'insigne uomo di Stato ha anche detto che è inutile sperare grossi avanzi nei bilanci moderni, perchè è difficile difendersi dalla fiumana delle spese sempre più invadente; quindi non parliamo di questi avanzi; procuriamo di regolare l'azienda finanziaria in modo che la spesa corrisponda alle entrate, ma che non s'immobilizzi il bilancio, e lo si faccia corrispondere eziandio alle esigenze vere delle popolazioni, ai principj della sana democrazia e della giustizia sociale.

Quindi è che confermando pienamente le dichiarazioni fatte nell'esposizione finanziaria e nella discussione dell'ordine del giorno dell'onorevole Cardarelli, e ripetendo essere mio convincimento che per la via indicata dal Governo, potremo arrivare in un tempo relativamente breve a sgravare il prezzo del sale, e che una votazione improvvisa su questo argomento ci allontanerebbe di gran lunga dalla meta che vogliamo raggiungere, dichiaro che non posso in nessuna guisa accettare la proposta dell'onorevole Sanguinetti.

Chiudo queste parole col ringraziarlo delle gentili espressioni che ha voluto rivolgermi, ma nel tempo stesso aggiungo che io sentirei nella mia coscienza di non meritare nessuna lode, anzi di meritare i più severi rimproveri dall'onorevole Sanguinetti, e da tutti, se procedessi in un modo differente da quello col quale procedo, se ubbidissi a un altro movente qualunque, che non fosse quello che mi detta la mia coscienza e il sentimento del mio dovere.

Io prego l'onorevole Sanguinetti di non insistere nella sua proposta. (*Bravo! Benissimo!*)

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Sanguinetti.

*Voci.* Ai voti! ai voti!

**Presidente.** Ma lascino che prima dica se mantenga o ritiri la sua proposta.

*Voci.* La ritira! la ritira!

**Sanguinetti.** Debbo prima di tutto dichiarare, ad onor del vero, che quando noi abbiamo presentato l'articolo aggiuntivo, ignoravamo che vi fosse l'ordine del giorno dell'onorevole Cardarelli.

Debbo poi osservare, che noi ci siamo fatti iniziatori dell'aggravamento della tassa sull'alcool, per avere la diminuzione del prezzo del sale.

Ora, lo ripeto, non voglio dubitare delle parole e delle promesse solenni fatte dall'illustre ministro delle finanze e che la Camera fece sue, approvando l'ordine del giorno dell'onorevole Cardarelli.

Ma io ho un timore; temo la forza delle cose, temo quell'imprevisto, che è il nemico di tutte le promesse, per quanto fatte con sincerità e col fermo proposito di mantenerle; temo che le popolazioni italiane abbiano un giorno a ripetere, rivolgendosi a noi, che offerimmo lo aggravamento dell'alcool per aver la diminuzione della tassa del sale, i versi, ritoccati, del grande poeta italiano:

Il nuovo balzello s'aggiunse all'antico  
L'un cespite e l'altro sul collo ci sta.

(*Si ride*)

Ad ogni modo io ritiro, a nome dei miei colleghi l'articolo aggiuntivo; prendo atto delle rinnovellate promesse dell'onorevole ministro delle finanze, e dichiaro, per debito di lealtà, che se in occasione del bilancio del 1885, il Ministero non ci presenterà provvedimenti per la diminuzione del prezzo del sale, noi ritorneremo all'assalto, con una proposta concreta, sulla quale dovrà pronunziarsi la Camera.

**Presidente.** L'onorevole Cardarelli ha chiesto di parlare. Vi rinunzia?

**Cardarelli.** Quattro parole soltanto. Io ignorava le parole gravissime, che ha ripetuto l'onorevole Sanguinetti, dette dall'onorevole nostro amico Plebano, all'indirizzo dei componenti del Comitato del sale.

**Presidente.** Ma io non so che qui esista un Comitato del sale. Non so che cosa sia questa nuova autorità che si vuole introdurre nella Camera. (*Harità*)

**Cardarelli.** Non è, signor presidente, che io voglia che sia riconosciuta l'autorità del Comitato del sale; ma è perchè sento il dovere di scolarlo da quell'accusa che gli venne lanciata. Il Comitato del sale non ha ripiegato la sua ban-

diera. Esso ha preso francamente la sua bandiera, e l'ha data alla Camera. Io credo che esso abbia fatto l'obbligo suo. Ha compiuto un atto di grande rassegnazione, e questa bandiera la farà certamente rispettare.

Quindi per parte mia, come da parte dei membri di quel Comitato, qui presenti, onorevoli Luzzatti, Solimbergo, ed altri, dichiaro che siamo lieti che sia stato ritirato l'articolo aggiuntivo dall'onorevole Sanguinetti.

**Presidente.** Essendo stato ritirato l'articolo aggiuntivo dall'onorevole Sanguinetti, passeremo all'articolo successivo.

“ Art. 18. È istituita una Commissione d'inchiesta per la revisione della tariffa doganale.

“ Questa Commissione si compone di nove membri, tre dei quali eletti dal Senato, tre eletti dalla Camera dei deputati e tre nominati dal Governo; uno dei quali sarà proposto dal Consiglio superiore del commercio e uno dal Consiglio superiore dell'agricoltura.

“ La Commissione nominerà il presidente e il vice-presidente e dovrà presentare il suo lavoro compiuto entro il 1° luglio 1885.

“ Il Governo del Re, tenuto conto dei risultati della sopradetta inchiesta, che saranno da lui resi di pubblica ragione, presenterà non più tardi del 1° gennaio 1886, un disegno di legge per la revisione delle tariffe generali. ”

A quest'articolo la Commissione propone che si faccia precedere il seguente ordine del giorno:

“ La Camera invita il Governo a provvedere all'istituzione di due speciali uffici per l'osservazione, registrazione o pubblicazione continua dei fenomeni delle dogane e delle strade ferrate in relazione all'economia nazionale. ”

Poi l'onorevole Lucca ha proposto il seguente emendamento a quest'articolo 18, emendamento che fu di già da lui svolto nella discussione generale:

“ La Commissione nominerà il presidente e vice-presidente, e dovrà presentare il risultato dei suoi studi intorno agli effetti della concorrenza americana ed asiatica sulla agricoltura nazionale entro il mese di giugno 1884 e tutto il suo lavoro compiuto non oltre il 1° luglio 1883. ”

L'onorevole Tegas ha presentato la seguente aggiunta all'emendamento dell'onorevole Lucca:

“ Dopo le parole il 1° luglio 1884, aggiungere le parole: *d'accordo colla Commissione parlamentare sull'inchiesta agraria.* ”

Ora do facoltà di parlare all'onorevole Caperle.  
**Caperle.** Avendo l'onorevole ministro accettato la proposta della Commissione, è naturale che io rinunci a parlare.

**Presidente.** Avendo l'onorevole Caperle rinunciato a parlare, ne accordo facoltà all'onorevole Trompeo.

**Trompeo.** Chiedo un semplice schiarimento.

Nell'ultimo capoverso di quest'articolo addizionale proposto dalla Commissione leggo:

“ Il Governo del Re, tenuto conto dei risultati della sopradetta inchiesta, che saranno da lui resi di pubblica ragione, presenterà non più tardi del 1° gennaio 1886 un disegno di legge per la revisione delle tariffe generali. ”

Ora, io pregherei l'onorevole relatore di compiacersi di dirmi quale estensione abbiano queste parole: “ dei risultati della sopradetta inchiesta ”, perchè se si trattasse solamente delle conclusioni di questa Commissione, o di un resoconto sommario dei lavori della medesima, io non avrei nulla da dire; ma quando si trattasse della pubblicazione di tutti gli atti di questa Commissione, la quale avrà un lavoro di gran mole, come è provato dall'istesso termine di due anni che la Commissione propone che le sia dato per compierlo, io non saprei con quali fondi, su quale bilancio, si farebbe fronte a questa spesa; non trovando proposto per questo alcuno stanziamento. Siccome parmi che sia norma di buona contabilità che si sappia sempre a quali fondi si debba ricorrere quando si tratta di spese, così io pregherei l'onorevole relatore di compiacersi di darmi uno schiarimento su questa mia osservazione.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

**Luzzatti, relatore.** Io pregherei l'onorevole Lucca, non di ritirare il suo emendamento, perchè la Commissione l'ha già accettato fin dalla discussione generale, ma di togliere dal suo emendamento le parole *sugli effetti della concorrenza americana ed asiatica*. Perocchè la Commissione non deve avere prescritto un tema di tal fatto. Esaminerà tuttocìò che si attiene all'agricoltura, e riferirà nel tempo ch'egli desidera; ma mi parrebbe strano in un articolo di legge introdurre il tema della concorrenza asiatica e americana.

Accetto poi il sotto-emendamento dell'onorevole Tegas, il quale dice che si debba mettere d'accordo la nuova Commissione con quella dell'inchiesta agraria.

Rispetto alle osservazioni fatte dall'onorevole Trompeo, debbo dire ch'io non crederei che que-

sta Commissione dovesse pubblicare tutti gli atti, anche perchè, in inchiesta di questa specie, ve ne sono di quelli che per l'indole loro non devono essere pubblicati. Vi sono alcuni commissari che fanno delle confidenze che non amano di veder pubblicate. Supponga che un industriale, il quale creda di non aver bisogno di protezione, lo dica francamente ai commissari; ma egli non amerà che questo si sappia da' suoi colleghi, i quali sieno di una opinione diversa. E così dicasi di tanti altri esercizi di questa specie che si potrebbero moltiplicare.

Quando la Commissione sarà costituita, farà anche le previsioni delle spese; le quali, saranno minime. Infatti secondo l'opinione del ministro delle finanze, consentita interamente dalla Commissione, questa Giunta d'inchiesta non deve viaggiare attraverso l'Italia, ma deve tenere le sue laboriose e fruttuose adunanze a Roma, e particolarmente fare l'inchiesta per mezzo di interrogatori scritti, e riservare agli interrogatori orali soltanto la parte complementare. Quindi, ridotte a questo punto le cose, pare che le spese non dovranno essere esorbitanti; in ogni modo, come di ogni altra Commissione parlamentare, provvederà il Governo, che penserà a chiedere la somma occorrente. Ma non fissiamola fin d'ora, perchè se l'inchiesta si farà secondo il metodo proposto dall'onorevole ministro delle finanze, non cessando dall'essere fruttuosa, non costerà molto; quindi fin d'ora non indoviniamo delle spese che potrebbero essere molto minori; e giacchè parliamo sempre di economie, cominciamo anche noi a darne un esempio, che potrà servire per la futura Commissione d'inchiesta. Pertanto pregherei l'onorevole Trompeo di non insistere su questo punto, e di contentarsi di questo non inutile chiarimento che egli ha provocato.

**Trompeo.** Non insisto, essendo soddisfatto delle spiegazioni dell'onorevole relatore.

**Presidente.** Intanto io chiedo all'onorevole ministro ed alla Commissione se accettino l'emendamento dell'onorevole Lucca, ed il sotto emendamento dell'onorevole Tegas.

**Magliani, ministro delle finanze.** Anzitutto dichiaro che il Ministero accetta l'ordine del giorno della Commissione, col quale si invita il Governo a provvedere all'istituzione di due speciali uffici per l'osservazione, registrazione e pubblicazione continua dei fenomeni delle dogane e delle strade ferrate in relazione all'economia generale, e rinnovo le dichiarazioni fatte nella discussione generale, che per provvedere a questi servizi al Mini-

stero non occorre di aumentare la spesa del suo personale.

In sostanza, noi accettiamo il concetto espresso dalla Commissione; speriamo però che la Commissione acconsentirà al Ministero una certa libertà di azione nel modo di attuarlo.

**Luzzatti, relatore.** È naturale; ne ha il diritto.

**Magliani, ministro delle finanze.** Quanto poi all'emendamento dell'onorevole Lucca, ed al sotto emendamento dell'onorevole Tegas, io mi rimetto interamente alle dichiarazioni che ha fatte l'onorevole relatore, e solamente osservo che mi pare un po' troppo breve il tempo a tutto giugno 1884, che si vorrebbe accordare.

Lascio considerare allo stesso proponente, onorevole Lucca, se una Commissione di questa natura possa compiere il lavoro che le è deferito in un periodo così breve, e se non occorra maggior tempo. Ma, a parte questa osservazione che io abbandono interamente al giudizio della Commissione e dello stesso onorevole proponente, io non ho nulla in contrario, ed accetto l'emendamento ed il sotto emendamento.

Debbo poi pregare la Camera, di voler approvare alcuni emendamenti a questo articolo, che il Ministero propone d'accordo con la Commissione, e sono due.

Il primo consiste in questo: dove si dice:

« Questa Commissione si compone di nove membri, tre dei quali eletti dal Senato, tre eletti dalla Camera dei deputati, e tre nominati dal Governo; uno dei quali sarà proposto dal Consiglio superiore del commercio e uno dal Consiglio superiore dell'agricoltura. »

Si direbbe invece quanto ai membri di nomina governativa: *e 3 nominati dal Governo con decreto reale, sulla proposta del ministro delle finanze e del ministro di agricoltura e commercio, ed in seguito a deliberazione del Consiglio dei ministri.* Questa sarebbe la sostituzione che proporrei al progetto della Commissione.

Oltre a ciò, coerentemente alle dichiarazioni fatte nella discussione generale propongo che dove si dice: *La Commissione nominerà il presidente ed il vice-presidente, si aggiunga, terrà le sue adunanze in Roma (Benissimo!)* (per esprimere il concetto che la Commissione non debba viaggiare), *e presenterà non più tardi del 1º gennaio 1884 un progetto di legge per la revisione della tariffa doganale.*

Io spero che questi emendamenti, che ho comunicati in precedenza alla Commissione, saranno da essa definitivamente accettati e dalla Camera approvati.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro dei lavori pubblici.

**Genala, ministro dei lavori pubblici.** Per parte mia aderisco di buon grado alle dichiarazioni fatte or ora dal ministro delle finanze, per ciò che concerne gli uffici di osservazione dei fenomeni economici, che presentano le tariffe ferroviarie. È questo un argomento di grande importanza, sul quale mi permetto di fare alcune brevi dichiarazioni, in risposta alle osservazioni importantissime, fatte dall'onorevole relatore della Commissione.

Le tariffe ferroviarie vanno considerate con criteri industriali e in relazione alla spesa di esercizio, alla concorrenza interna delle strade ordinarie, delle ferrovie e della navigazione, nonché sotto l'aspetto della concorrenza internazionale. Debbonsi pure studiare in rapporto alle tariffe doganali. Anche questo è uno degli aspetti se non preponderante, certo di una grande importanza sotto il quale devono pure essere considerate le tariffe dei trasporti per strada ferrata.

Accettando di studiare questa proposta, io seguo un antico mio voto, ma nel tempo stesso credo che studiandosi bene ed in correlazione fra loro le tariffe dei trasporti colle tariffe doganali, non si verrà mai alla conseguenza che le tariffe ferroviarie debbano sopportare l'onere e pagare le spese delle tariffe doganali, quando queste siano state soccombenti o scompigliate in un trattato internazionale.

L'onorevole Luzzatti, ragionando con larghezza di vedute intorno ai trasporti internazionali, segnatamente per la via del Gottardo e per quelle dei valichi alpini del Brennero, Pontebba, Cernoms, che portano le nostre merci nell'impero austro-ungarico, ha fatto gravi osservazioni.

Non è questo il momento in cui io possa rispondere a lui minutamente. Soltanto mi permetterò di fare osservare che la tariffa internazionale per la via del Gottardo viene accettata coll'espressa condizione di sottoporla a tempo non lontano ad una revisione. La Germania si unì a noi nel chiedere la revisione; e per questo venne convocata appunto una conferenza a Locarno.

I negozianti italiani si sono battuti energicamente affrontando le difficoltà come meglio hanno potuto; la definitiva conclusione non è stata presa; onde io posso assicurare la Camera che darò opera affinché gli interessi delle ferrovie e dell'economia nazionale vengano equamente, ragionevolmente, validamente difesi. (*Benissimo!*)

Quanto ai rapporti nostri coll'Austria-Ungheria la questione si trova in condizioni molto diversa.

Nel 1879 era stata fatta una convenzione ferroviaria tra l'Italia e le varie ferrovie austriache, la quale pareva che potesse accontentare discretamente e transitoriamente l'una parte e l'altra...

**Luzzatti, relatore.** Io non era contento.

**Genala, ministro dei lavori pubblici.** ...ma che dipoi sembrò cattiva e agli italiani e agli interessati dell'Austria-Ungheria. Diguisachè nell'anno passato le strade ferrate dell'Austria-Ungheria denunciarono la convenzione.

È l'onorevole Luzzatti a questo proposito faceva a me due precise domande. Quali sono gli intendimenti del Governo di fronte a questa convenzione di tariffe ferroviarie stata denunciata, che cesserà di aver vita, se la memoria non mi fallisce, il giorno 16 luglio prossimo? Seconda domanda. Quali sono i criteri, gli intendimenti del Governo per l'avvenire?

Quanto alla prima domanda mi trovo in grado di rispondere con precisione all'onorevole relatore della Commissione.

I delegati delle strade ferrate italiane hanno cercato, d'accordo coi delegati delle strade ferrate straniere, di stabilire il contegno che devono tenere reciprocamente dal giorno in cui la convenzione cesserà di avere effetto; e in un apposito protocollo sono stabilite queste norme.

I trasporti a grande e piccola velocità saranno istradati e tassati secondo (leggo come è scritto) il punto di transito al confine, che il mittente avrà indicato nella sua lettera di porto. Spetta dunque al mittente d'indicare quale via vuole che la sua merce segua.

Per agevolare ai mittenti dei due paesi la scelta della via e il conto della spesa, verranno pubblicati nelle due lingue le tariffe e le condizioni di trasporto, da farsi tanto in Italia che in Austria, di guisachè ciascun mittente, prima di determinare la sua via potrà anche valutare quanto gli costerà il trasporto.

La contabilità fra le varie amministrazioni sarà tenuta come si fa oggi per i trasporti da ferrovia a ferrovia.

Nulla è innovato circa le norme oggi in vigore per l'uso reciproco del materiale, quindi il vagone completo, arrivato alla frontiera, non verrà scaricato per trasportare le merci sul vagone dell'altra società, ma verrà mandato oltre mediante una semplice rispedizione, senza che questa importi e la spesa e l'incomodo e il danno del trasbordo.

Infine è stabilito che le amministrazioni austro-ungariche e le italiane s'impegnano, ciascuna per la parte propria, a non far subire il menomo ritardo a queste spedizioni.

Queste sono le condizioni che vennero pattuite. Quindi l'onorevole Luzzatti mi domandava: volete voi cominciare la guerra di tariffe? Per ora noi non cominciamo la guerra di tariffe: siamo per ora in uno stato di pace, ma senza essere legati da trattato. E con questo mi pare di avere risposto alla prima domanda dell'onorevole Luzzatti.

Ora viene la seconda: quali sono gli intendimenti del Governo circa l'avvenire? Il Governo quanto all'avvenire avrà per obiettivo di ripigliare, quando il momento opportuno si presenterà, le trattative per concludere una nuova convenzione.

L'onorevole Luzzatti comprenderà che io non posso dire oggi nè i criteri, nè le domande che faranno il Governo e le amministrazioni italiane; posso però assicurarlo, che, riprendendosi le trattative, io cercherò, per quanto mi sarà possibile, di difendere gl'interessi dello Stato, della strade ferrate e del commercio italiano.

E poichè ho facoltà di parlare, mi permetto di dare due brevi risposte all'onorevole Prinetti e all'onorevole Lucca.

L'onorevole Prinetti ha affermato nel suo discorso che le strade ferrate italiane hanno stabilito un prezzo pel trasporto dei carboni molto elevato, mentre che le ferrovie prussiane e quelle del Gottardo hanno fatto ribassi tali che i carboni del bacino della Saar sono trasportati a Milano ad un prezzo così basso da fare una dannosa concorrenza ai carboni inglesi che ci vengono da Genova.

Da un esame che ho fatto della tariffa oggi in vigore, veramente non mi risulterebbero esatte nè l'affermazione, nè la conseguenza alla quale è venuto l'onorevole Prinetti, anche perchè egli fa un confronto fra due tariffe non comparabili, giacchè la tedesca è applicata ad un percorso di 1009 chilometri, e l'italiana invece ad uno di 168, e per di più perchè la nostra comprende il diritto fisso e la imposta governativa, assolutamente estranea alla tariffa ferroviaria.

È vero che le strade ferrate prussiane hanno per i carboni della Saar una tariffa molto bassa di circa due lire o *tre ottavi*, escluso però il diritto di carico. La tariffa del Gottardo invece è un poco più elevata di quella delle ferrovie prussiane, e viene applicata non conteggiando i 226 chilometri di percorrenza reale, ma aggiunge ad essa 64 chilometri della così detta percorrenza virtuale...

**Prinetti.** Chiedo di parlare.

**Genala,** *ministro dei lavori pubblici,* ...vale a dire quella percorrenza, che si aggiunge per compensare la maggiore spesa di trazione, che im-

porta la ferrovia del Gottardo per le sue forti pendenze. Facendo dunque il confronto sopra il prezzo che viene a pagarsi sulla ferrovia del Gottardo, computando i 64 chilometri di percorrenza virtuale, e confrontandolo con quello della tariffa italiana tra Genova e Milano, per esempio, noi troviamo che la differenza per tonnellata-chilometro è di soli 34 millesimi, differenza realmento piccola! E che i carboni della Saar non riescono ancora a fare una forte concorrenza ai carboni inglesi si rileverebbe anche da questo: che nella concorrenza di Locarno, citata dall'onorevole Luzzatti, i delegati del Gottardo, non che i delegati tedeschi si sono lagnati fortemente perchè le nostre ferrovie non fanno un proporzionato ribasso.

Essi affermarono che nonostante il grande ribasso fatto sulle nostre ferrovie, i carboni della Saar non trovano ancora la maniera, giunti a Milano, di vincere col basso prezzo i carboni inglesi. D'onde le domande insistenti delle ferrovie germaniche nonchè di quella del Gottardo, che le italiane ribassino anch'esse il prezzo. Alla qual cosa la risposta non è facile, perchè il ribasso bisogna considerarlo sotto due aspetti, quello della concorrenza che farebbe il Gottardo al porto di Genova, e quello della finanza dello Stato o di chi esercita le strade ferrate.

Quanto al primo punto di vista, è evidente che sarebbe improvvido fare un ribasso solamente per i carboni che vengono dal Gottardo senza ribassare la tariffa per quelli che vengono dal porto di Genova. Così creeremmo una differenza artificiale fra una strada e l'altra, e questo artificio andrebbe a vantaggio delle strade straniere, piuttosto che a vantaggio delle strade italiane per il maggior percorso, nonchè della navigazione, che trasporta dall'Inghilterra i carboni nei porti di Genova e di Savona.

Questo è un punto adunque importantissimo da considerarsi. Facendo poi un ribasso generale non si otterrebbe nemmeno il risultato che si desidera, perchè essendo il percorso da Genova a Milano maggiore, (e dico Milano per indicare quella zona dove è grandissimo il consumo del carbone, ed alla quale appunto, se non erro, ha fatto allusione l'onorevole Prinetti) facendo il ribasso generale, per la maggior percorrenza, come è naturale, risentirebbe maggior vantaggio.

Quindi il carbone proveniente dalla ferrovia del Gottardo non verrebbe non ostante il nostro ribasso, a costare meno del carbone inglese.

Ma qui viene la risposta alla seconda parte della questione, che prego l'onorevole Prinetti di ben considerare. Ed è questa: quale influen-

avrebbe il ribasso sul prodotto netto delle strade ferrate dell'Alta Italia? Il prodotto netto delle strade ferrate dell'Alta Italia, a causa di questo ribasso, tenue se si vuole, scemerebbe ogni anno di 1,250,000 lire. Ora, siamo noi in grado col nostro bilancio di rinunciare a 1,250,000 lire?

Un'altra osservazione ha fatta l'onorevole Prinetti intorno alle tariffe internazionali per il trasporto del ferro in barre. Se ben ricordo, egli ha affermato che vi è una tariffa internazionale, per cui si trasporta da Bari a Napoli percorrendo 897 chilometri, il ferro in barre a minor prezzo che non trasportandolo da Verona a Napoli colla tariffa interna, percorrendo chilometri 857.

La mia risposta è molto facile; egli ha citato una tariffa interna, ma deve avvertire che ce n'è anche un'altra, per la quale si trasporta da Verona a Napoli, come egli ha indicato, il ferro in barre ad un prezzo ragionevolmente inferiore a quello al quale egli ha alluso.

L'onorevole Lucca ha fatto pure un'osservazione circa le tariffe proposte nel disegno di legge che sta davanti alla Camera. La Camera comprenderà che, trattandosi di tariffe proposte in un disegno di legge, io debbo impormi grandi riserve, perchè altrimenti anticiperei, passando sopra alla Commissione, la discussione di un disegno di legge della massima importanza.

Egli ha esposto delle considerazioni di fatto che, se non intieramente, in gran parte però sono esatte, ne convengo, relative al trasporto dei cereali.

Egli ha citato ad esempio il trasporto dei cereali da Bari a Vercelli, ed ha trovato che la tariffa nuova sarebbe alquanto più elevata della tariffa attuale. E, per verità, non nella misura da lui indicata, ma in una misura di poco inferiore, l'affermazione è vera. Ma qui io non voglio entrare nel vasto campo delle tariffe, perchè per giudicar bene una tariffa non bisogna considerare un caso solo, ma farne un'applicazione completa, non pigliare due sole città, ma pigliarne molte; ed allora apparirebbe che nel suo insieme la tariffa porta considerevoli ribassi. Nondimeno posso dire all'onorevole Lucca che anche su questa materia sono stati proseguiti gli studi, e che forse prima che venga il giorno in cui la Camera si occuperà di questo argomento, egli troverà che saranno resi paghi i suoi desideri. Quanto poi ai criteri di tariffe internazionali che egli ha esposti, nulla possa dire perchè m'ingolferei nella parte più elevata e difficile delle tariffe internazionali e di esportazione; quindi prego l'onorevole Lucca e la Camera di volermene dispensare. *Benissimo!*

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Prinetti.

**Prinetti.** Debbo innanzitutto ringraziare l'onorevole ministro dei lavori pubblici che mi ha usato la cortesia di una considerazione molto accurata alle brevi parole che ho avuto l'onore di dire alla Camera riguardo ai trasporti ferroviari. Debbo però rispondere ad alcune delle obiezioni ch'egli ha avuto la bontà di rivolgermi, e comincerò dalla questione più piccola, da quella cioè che riguarda la tariffa trasporto delle barre di ferro.

Non posso a meno di accettare quanto ha detto in proposito l'onorevole ministro, ma però mi permetto di far osservare che questa tariffa diversa, che concederebbe ai produttori italiani un vantaggio equo in confronto dei produttori forestieri, deve essere per lo meno assai poco nota a coloro che debbono usarne, o deve essere molto recente, perchè questo lamento che ho avuto l'onore di esporre alla Camera, è contenuto nella relazione che, per incarico dei produttori di ferro riuniti in congresso nella città di Bergamo or sono tre anni, venne fatta dall'ingegnere cavaliere Giulio Lubini. È questo uno dei lamenti principali contenuti in quella relazione. Del resto io mi rallegro che l'inconveniente al quale ho accennato sia stato tolto. Su questo punto quindi nulla ho da aggiungere.

Vengo alla questione dei carboni.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici per mostrare come il carbone della Saar non faccia una grande concorrenza ai carboni inglesi, sul mercato lombardo, ha citato le osservazioni dei delegati svizzeri alla conferenza di Locarno. Ora io mi permetto di rammentare che non era precisamente questa la mia asserzione. A me poco importa che i carboni della Saar facciano o non facciano concorrenza ai carboni inglesi. Forse mi sarò male espresso, ma ho detto anzi che, con un piccolo ribasso sulle ferrovie italiane, i carboni inglesi, appunto in ragione di quella maggiore percorrenza che essi devono fare sulle nostre ferrovie, in confronto dei carboni tedeschi, i carboni inglesi, dico, si sarebbero trovati in condizioni vantaggiose o tali, che i carboni tedeschi non avrebbero potuto più far loro la benchè menoma concorrenza.

E di questo si accorsero benissimo i delegati tedeschi alla conferenza di Locarno; in quanto che anche allora fecero fare dalla amministrazione del Gottardo le più vive istanze alla amministrazione delle ferrovie svizzere affinchè consentisse ad ulteriori ribassi sulla tariffa dei loro carboni:

perchè, malgrado le tariffe bassissime che l'amministrazione del Gottardo e le amministrazioni tedesche concedono ai carboni della Saar, il trasporto viene a costare, dal bacino della Saar a Milano, qualche cosa di più che 2 centesimi e 3/8, come io avevo esposto alla Camera. Per un percorso di 1069 chilometri, il costo per tonnellata è di 39 lire e 3 centesimi; ossia 2 centesimi e 75 per chilometro netto di percorso, compresi i diritti addizionali. Ora l'onorevole ministro dei lavori pubblici mi ha fatto osservare che la tariffa in vigore sulle ferrovie italiane è di poco più elevata di quella che io ho citata per la ferrovia del Gottardo come una tariffa bassissima. E qui io devo difendermi in alcuni particolari tecnici per spiegare come allora io arrivai alla conclusione sintetica che il nostro carbone pagava sulle ferrovie italiane 7 centesimi.

La ragione è questa. Le nostre tariffe concedono 3 centesimi a tonnellata-chilometro, per un percorso di almeno 500 chilometri; concedono 4 centesimi a tonnellata-chilometro, per un percorso di almeno 200 chilometri; per un percorso inferiore, la tariffa sale, come è naturale, a 5 centesimi e a 7 centesimi. Ora io mi permetto di osservare al ministro, che il percorso di 500 chilometri, per i carboni fossili, sulle ferrovie nostre, è puramente figurativo; perchè ciascun consumatore fa arrivare il carbon fossile al porto che più è vicino; ed io credo che, data la configurazione geografica dell'Italia, sia molto difficile che un mercato, grosso consumatore di carbon fossile, disti dal mare più di 500 chilometri. Resta il percorso dei 200 chilometri, con la tariffa di 4 centesimi.

E qui io vengo al caso speciale a cui avevo riportato le mie parole di allora. Parlo di Milano e di quella cerchia industriale che a Milano mette centro.

Attualmente Milano, che dista 160 chilometri dal porto di Genova deve pagare per 201 chilometri, per godere della tariffa di favore di 4 centesimi; ciò porta dunque a 8 04 la spesa netta di trasporto, ma bisogna aggiungere 1 50 di diritto fisso per ogni tonnellata e l'imposta sui trasporti, il bollo di ricevuta e non so che altro, per modo che, praticamente dal porto di Genova ad una delle stazioni di Milano, il trasporto viene a costare lire 10 20; 10 30 o 10 35 per ogni tonnellata di carbone. Dividendo questa somma per 160 chilometri, si arriva a centesimi 6 1/2 abbondanti, che io con una amplificazione, che credo perdonabile, ho portato a 7 centesimi per fare la cifra tonda. Ad ogni modo stando anche ai centesimi 6 1/2 siamo sempre a più del doppio di ciò che il car-

bone della Saar paga realmente per venire dal bacino della Saar a Milano.

Che poi la diminuzione da una tariffa più alta ad una tariffa più vantaggiosa, possa portare una perdita grave all'amministrazione ferroviaria dell'Alta Italia, e quindi alla proprietà dello Stato, io non lo disconosco, onorevole ministro, e non lo disconobbi nemmeno allorchè ebbi l'onore d'intrattenere la Camera altra volta; ma dissi allora che io credevo sarebbe stato opportuno piuttosto un rimaneggiamento di tariffa, il quale venisse a pesare sui prodotti manufatti, per trovare un compenso a questa diminuzione d'entrata che ne veniva da una facilitazione accordata al carbone, secondo me, la materia prima, primissima di ogni industria.

Io quindi ringrazio cordialmente l'onorevole ministro di aver preso in esame queste mie considerazioni e restringendomi, come egli ha fatto, al termine di confronto, fra ciò che fanno pagare le amministrazioni cumulative germaniche e del Gottardo ai carboni della Saar per venire in Italia, e ciò che fanno pagare le amministrazioni italiane per venire dal porto di Genova a Milano, mi risulta che per tonnellata-chilometro si paga esattamente più del doppio in Italia che fuori.

Ed ho detto che questo era svantaggioso, sia perchè faceva costare molto di più all'industria nostra questa materia essenzialmente prima che è il carbon fossile, sia perchè avrebbe finito col sottrarre in buona parte il trasporto del carbone alle nostre ferrovie, essendochè il carbone tedesco sopra di esse percorre un tratto minore di quello che vi percorrerebbero i carboni inglesi, sia perchè da ultimo ciò avrebbe danneggiato gl'interessi di quella marineria mercantile a cui tutti teniamo, per quanto finora una gran parte dei noli sia fatta da bastimenti inglesi.

Non ho quindi più nulla da aggiungere; credo coi particolari che oggi mi sono permesso di esporre di avere giustificato ciò che allora ho detto, che cioè praticamente noi paghiamo il trasporto del carbone il doppio di ciò che lo fanno pagare i tedeschi e il Gottardo, e sono lieto di aver su ciò richiamata l'attenzione del ministro e della Camera.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Luzzatti.

**Luzzatti, relatore.** Io non devo che ringraziare l'onorevole ministro dei lavori pubblici dei chiarimenti che mi ha dato. Non è questo il momento di discutere con lui su questa materia: lo faremo a tempo più opportuno. Vi è tra me e lui qualche dissenso nel considerare il coordinamento della tariffa ferroviaria colla tariffa doganale. An-

che io non considero il presente uno stato di pace: credo anzi che sia uno stato di pace molto agitato, molto conturbato, quello esistente fra le Amministrazioni austriache, e lo Stato italiano. Ma io non dubito che egli con alacrità e con quell'intelletto con cui questi fenomeni debbono essere studiati, cercherà di portarci dei buoni trattati; il che è più importante che il discutere in questo momento intorno ai principi.

**Presidente.** Dunque all'articolo 18, oltre a quelli che ho già letti, l'onorevole ministro delle finanze propone questi altri emendamenti che, " dopo le parole del secondo comma *nominata dal Governo*, si aggiunga " per decreto reale sulla proposta del ministro delle finanze e del ministro di agricoltura e commercio, e in seguito a deliberazione del consiglio dei ministri. "

E nel terzo comma si cancellino le parole " che dovrà presentare „ mettendo invece " terrà le sue adunanze in Roma, e presenterà il suo lavoro entro il primo luglio 1886 „ mutando la data 1885 in 1886.

Finalmente l'onorevole ministro propone che si muti la data nell'ultimo comma: " invece di 1º gennaio 1886 „ si dica " 1º gennaio 1887. "

Ora io pregherei l'onorevole ministro e la Commissione di volermi dire, se malgrado queste modificazioni essi accettino la proposta dell'onorevole Lucca sotto emendata dall'onorevole Tegas.

**Luzzatti, relatore.** La Commissione accetta gli emendamenti proposti dall'onorevole ministro di aggiungere le parole " che si faccia a Roma l'inchiesta „ e di sostituire alle parole " ai tre nominati dal Consiglio superiore del commercio, dal Consiglio di agricoltura e dal Governo, „ la dicitura " tre nominati dal Governo sentito il Consiglio dei ministri. "

La Commissione a questo proposito prega il Governo di tener conto di una raccomandazione che il nostro collega l'onorevole Mantellini ha presentato alla Commissione relativa all'associazione commerciale di Firenze la quale si occupa appunto di questa materia dell'inchiesta.

Accetto l'emendamento Lucca col subemendamento Tegas, poichè li aveva già accettati fin da quando si esaminò questo suo pensiero nella discussione generale.

Però l'onorevole Lucca ha ritirato dal suo emendamento quella parte che si riferisce alla concorrenza asiatica, americana, che non mi pareva argomento di legge.

Quindi la Commissione accetta gli emendamenti proposti dal Governo; accetta l'emenda-

mento Lucca ed il subemendamento dell'onorevole Tegas.

**Presidente.** Un momento però, onorevole Commissione; c'è un po' di contraddizione nelle date.

L'onorevole Lucca propone il 1º luglio 1885, il Governo propone il 1º luglio 1886. Ora non mi pare che si possano accettare tutte e due le date.

L'onorevole Tegas, alla sua volta, propone un'aggiunta per un termine più breve, perchè queste due Giunte procedano d'accordo.

**Tegas.** Chiedo di parlare.

**Presidente.** L'onorevole Tegas ha facoltà di parlare.

**Tegas.** Con questo subemendamento io propongo un termine più breve per la relazione che deve presentare la Commissione; e questo perchè, coll'ultima proroga adottata dalla Camera, la Commissione parlamentare dell'inchiesta agraria deve presentare la sua relazione entro 18 mesi dalla data della promulgazione della legge.

Ora sarebbe necessario, sarebbe opportuno e conveniente che le due relazioni venissero innanzi alla Camera nello stesso tempo.

Io quindi pregherei il ministro ed anche la Commissione, la quale ha avuto la bontà di accettare il mio sub emendamento, che completa l'idea dell'onorevole Lucca, di volere mantenere la data che c'è in quell'emendamento dell'onorevole Lucca, cioè il 1884.

Spero che la Commissione vorrà riferire, sopra questa parte che si riferisce all'agricoltura, con una relazione speciale, mentre sull'altra parte che si riferisce alla materie delle dogane, si avrà tempo a riferire.

**Lucca.** Chiedo di parlare.

**Presidente.** Ne ha facoltà.

**Lucca.** Onorevole signor presidente, io ho modificato il mio emendamento dopo il suggerimento giustissimo dell'onorevole relatore per quanto si riferisce alle concorrenze asiatica ed americana, ma l'ho mantenuto, come tuttora lo mantengo, per quanto si riferisce al tempo entro cui la Commissione dovrà presentare compiuto il proprio lavoro nella parte che riguarda la questione agricola.

Io perciò ringrazio l'onorevole Tegas della preghiera rivolta alla Commissione ed al ministro perchè fosse tenuto fermo il periodo di tempo che ebbi l'onore di proporre quando svolsi questo mio emendamento. E non solamente vi insisto per le ragioni addotte dall'onorevole Tegas, cioè che la data da me proposta corrisponde quasi, giorno per giorno, con quella nella quale la Commissione parlamentare agraria avrà l'obbligo di presentare il proprio lavoro, ma anche e soprattutto perchè, sic-

come la condizione degli agricoltori e dell'agricoltura ha interessato questa Camera, non solamente dal punto di vista della questione doganale, ma anche sotto il punto di vista degli altri temperamenti che gli onorevoli ministri dei lavori pubblici, delle finanze e dell'agricoltura e commercio hanno detto che si potrebbero adottare, così io credo che sarebbe utile e necessario che la data del luglio 1884 fosse mantenuta, onde gli agricoltori possano presto avere una speranza concreta che il Governo provvederà a migliorare le loro condizioni disagiate, ed a rialzare le sorti della patria agricoltura.

È vero quanto si dice che il tempo è breve, ma tuttavia io ho tanta fiducia nei commissari che saranno eletti, da poter credere *a priori* che, anche tenuta ferma questa data, essi sapranno adempiere con la sollecitudine necessaria l'incarico ad essi conferito.

Io quindi appunto per questa fiducia nello zelo dei commissari, credo che anche in quello spazio di tempo essi potranno fare quello che tutti noi desideriamo si faccia.

**Presidente.** La Commissione d'accordo coll'onorevole ministro presenterebbe quest'emendamento agli emendamenti del Ministero, credendo di conciliare così le proposte dell'onorevole Lucca e dell'onorevole Tegas. Dopo il 3º comma si direbbe: " Per la parte concernente l'industria agraria la Commissione d'accordo colla Commissione parlamentare sull'inchiesta agraria, presenterà il suo rapporto entro il mese di giugno 1884. „

Accetta, onorevole Lucca?

**Lucca.** Accetto e ringrazio.

**Presidente.** Onorevole Tegas...

**Tegas.** Accetto.

**Presidente.** Dunque quest'aggiunta andrebbe messa dopo il 3º comma dove è detto:

" La Commissione nominerà il presidente e il vice-presidente; aggiungere: terrà le sue adunanze in Roma e presenterà „ e poi vi sarebbe un altro inciso: " Per la parte concernente l'industria agraria, la Commissione d'accordo colla Commissione parlamentare sull'inchiesta agraria presenterà il suo rapporto entro il mese di giugno 1884. „

**Luzzatti, relatore.** Precisamente.

**Presidente.** Dunque verremo ai voti su questi diversi emendamenti. Coloro i quali credono che si debba, dopo la parola " e tre nominati dal Governo, aggiungere „ *per decreto reale* sulla proposta del ministro delle finanze e del ministro di agricoltura, industria e commercio ed in seguito a deliberazione del Consiglio dei ministri „ come pro-

pone il ministro, e la Commissione accetta, sono pregati di alzarsi.

(*La Camera approva.*)

Coloro i quali credono che si debba nel terzo comma aggiungere le parole: " terrà le sue adunanze in Roma e presenterà „ e poi aggiungere " Per la parte concernente l'industria agraria la Commissione d'accordo colla Commissione parlamentare sull'inchiesta agraria presenterà il suo rapporto entro il mese di giugno 1884 „ sono pregati di alzarsi.

(*La Camera approva.*)

Quelli che credono di surrogare la data del 1º luglio 1885 colla data 1º luglio 1886, come il ministro e la Commissione propongono, sono pregati di alzarsi.

(*La Camera approva.*)

Finalmente chi crede che nell'ultimo comma si debba sostituire la data del 1º gennaio 1887, invece del 1º gennaio 1886, è pregato di alzarsi.

(*La Camera approva.*)

Rileggo l'intero articolo così emendato:

" È istituita una Commissione d'inchiesta per la revisione della tariffa doganale.

" Questa Commissione si compone di nove membri, tre dei quali eletti dal Senato, tre eletti dalla Camera dei deputati, e tre nominati dal Governo per decreto reale sulla proposta del ministro delle finanze e del ministro di agricoltura, industria e commercio ed in seguito a deliberazione del Consiglio dei ministri.

" La Commissione nominerà il presidente e il vice-presidente, terrà le sue adunanze in Roma e presenterà il suo lavoro compiuto entro il 1º luglio 1886.

" Per la parte concernente l'industria agraria la Commissione, d'accordo colla Commissione parlamentare sull'inchiesta agraria, presenterà il suo rapporto entro il mese di giugno 1884.

" Il Governo del Re, tenuto conto dei risultati della sopraddetta inchiesta, che saranno da lui resi di pubblica ragione, presenterà, non più tardi del 1º gennaio 1887, un disegno di legge per la revisione delle tariffe generali. „

Chi approva l'intero articolo 18 così emendato, è pregato di alzarsi.

(*È approvato.*)

Ora pongo a partito l'ordine del giorno proposto dalla Commissione, e accettato dal ministro,

Ne do nuovamente lettura:

“ La Camera invita il Governo a provvedere alla istituzione di due speciali uffici per l'osservazione, registrazione e pubblicazione continua dei fenomeni delle dogane e delle strade ferrate in relazione all'economia nazionale. „

(È approvato.)

“ Art. 19 Il Governo del Re, udito il parere del Consiglio di Stato, ha la facoltà di pubblicare il testo unico della tariffa doganale e delle leggi sugli spiriti colle modificazioni determinate dalla presente legge, e per decreto reale ha la facoltà di determinare il giorno in cui la presente legge andrà in vigore.

“ La facoltà di provvedere per decreto reale, da convertirsi in legge, alla importazione ed esportazione temporanea, continuerà nel Governo sino all'approvazione della nuova tariffa doganale. „

Onorevole relatore, io la pregherei di portare la sua attenzione sulla forma di questo articolo, perchè mi pare che abbia bisogno di qualche correzione.

**Magliani, ministro delle finanze.** Io credo che dopo le parole: colle modificazioni determinate dalla presente legge, invece di dire “ e per decreto reale ha la facoltà „ si dovrebbe dire “ ed ha la facoltà di determinare per decreto reale. „

**Presidente.** Onorevole ministro, e onorevole relatore, fo osservare che sono ripetute le parole determinate, e le altre: la presente legge.

**Magliani, ministro delle finanze.** Si può dire: con le modificazioni stabilite dalla presente legge; e dopo: in cui questa andrà in vigore.

**Presidente.** Sta bene.

Rileggo l'articolo emendato: “ Il Governo del Re, udito il parere del Consiglio di Stato, ha facoltà di pubblicare il testo unico della tariffa doganale e delle leggi sugli spiriti colle modificazioni stabilite dalla presente legge, e di determinare per decreto reale il giorno in cui questa andrà in vigore.

“ Ha facoltà di provvedere per decreto reale, da convertirsi in legge, alla importazione ed esportazione temporanea, continuerà nel Governo sino all'approvazione della nuova tariffa doganale. „

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato.)

Ora il ministro propone e la Commissione accetta, un articolo aggiuntivo che piglierà in seguito al n° 20 nei seguenti termini:

“ All'articolo 15, del regolamento doganale è aggiunto il seguente paragrafo:

“ In ogni caso se la somma riscossa a titolo di multa, supera le 10,000 lire, la somma da ripartire sarà limitata a questa cifra, e la eccedenza andrà a profitto dell'erario dello Stato. „

Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

**Luzzatti, relatore.** La Commissione ha accettato l'articolo proposto dal Ministero reso necessario dopo i notevoli aumenti nelle tasse di fabbricazione, specialmente in quella dell'alcool.

**Presidente.** Per conseguenza, nessuno chiedendo di parlare e non essendovi oratori iscritti, pongo a partito l'articolo che ho letto e che diventa il 20.

Chi lo approva sorga.

(È approvato.)

Voci. Ooh!

Aspettino, che ce n'è ancora un altro.

La Commissione propone il seguente articolo aggiuntivo, che dovrebbe andare dopo il 3 della legge.

“ Con decreto reale, udito il parere del Consiglio del commercio, potranno essere modificate le tare per le botti, botticelle, caratelli, e casse contenenti zuccheri, sia che provengano direttamente dall'estero, sia che escano dai magazzini generali e dai depositi franchi. „

Nessuno chiedendo di parlare e non essendovi oratori iscritti, pongo a partito questo articolo aggiuntivo proposto dalla Commissione e accettato dal Ministero, che diventerà l'articolo 4.

Chi l'approva sorga.

(È approvato.)

Per conseguenza va mutata la numerazione di tutti gli articoli successivi a questo; così il 4 diventa il 5; il 5, 6, il 6, 7, ecc., ecc. e quindi l'ultimo, diventa 21.

Chi approva questa modificazione della numerazione degli articoli è pregato di alzarsi.

(È approvato.)

Invito ora l'onorevole relatore a voler riferire intorno a tutte le petizioni sulla materia della tariffa doganale che furono trasmesse alla Camera e dalla Camera mandate alla Commissione.

L'onorevole relatore ha facoltà di parlare.

**Luzzatti, relatore.** Seguirò l'ordine di queste petizioni.

Gli industriali, conciatori e raffinatori di pelli si sono rivolti alla Camera con quella petizione che fu già illustrata nella relazione e che ha provocato una deliberazione della Camera. Credo perciò inutile di estendermi intorno all'argomento di cui essa si occupa.

**Presidente.** Onorevole relatore, basta che ella indichi il numero delle petizioni che furono esaurite e delle quali fu tenuto maggiore o minor conto nella discussione della tariffa.

**Luzzatti, relatore.** La petizione n° 3932 dei fabbricatori di carta da involucri, la Commissione la raccomanda al ministro per quanto si attiene all'antica questione della carta per macero.

N° 2985. Tassa di fabbricazione delle polveri piriche.

Questa fu soddisfatta.

N° 3089. Dazio sui chiodi di garofano e sulle essenze qualificate sotto la voce di olii volatili. La Commissione pregherebbe la Camera di inviare anche questa petizione al ministro delle finanze perchè la consegnasse a quella Commissione che dovrà rivedere la tariffa doganale; poichè essa racchiude proposte importanti, ed a nostro avviso giuste intorno alla riforma delle voci della tariffa sulle essenze e sugli olii volatili.

N° 2989 e 3031. Osservazioni sugli alcool. Questa petizione è già stata esaminata.

N° 3062, 3090. Aumento dei dazi d'introduzione sulle cinghie di cuoio per trasmissione di moto. Anche su questa la Camera ha già dato la sua risposta.

N° 3008, 3115. Aumento di dazio sui cementi e sulle calci estere. La Camera se n'è già occupata.

N° 3013. Fabbricanti di letti in ferro per il dazio sulle placche per letti e fabbricanti di placche. Su queste petizioni si è già riferito.

Con le petizioni N. 2975, 2983, 2981, 3001, 3036 si chiede una revisione generale della tariffa col concorso delle Camere di commercio. Queste petizioni sono già esaurite.

Poi vengono le petizioni sul tonno 2976, 2982, 3019, 3021, 3022, 3028, 3030, 3032, 3049 e 3169 che furono già esaminate tranne l'ultima, venuta in questi ultimi giorni dei mercanti di tonno sotto l'olio e dei commissionari, che porta numerosissime firme.

Altre petizioni, sono quelle dei coltivatori delle miniere di Sardegna portanti i numeri 3043, 3054 e 3176 i quali chiedono che sia imposto un dazio di entrata di due lire al quintale sul piombo estero e che sia tolto il dazio di uscita sul piombo argenteo. Contro questa vi ha la petizione n° 3069.

Anche di questo argomento si è parlato a lungo alla Camera.

Con altra petizione i fabbricanti di sapone e di vetrerie chiedono che non sia aumentato il dazio d'importazione sopra il carbonato di soda. Non

essendo questo dazio stato aumentato, il timore di questi fabbricanti non ha ragione di essere.

Vi sono infine due petizioni giunte ieri, sulle quali domando facoltà alla Camera di dire alcune parole perchè sono gravissime.

Una di queste petizioni è mandata alla Camera dal presidente della scuola dei pescatori di Chioggia. Come la Camera sa, quella scuola è un'istituzione eccellente, nella quale si custodiscono le tradizioni dei bravi pescatori chioggiotti sull'arte della pesca. La loro domanda si riferisce alla salagione del pesce, e concerne un argomento d'indole sì strettamente tecnico che io non posso in questo momento addentrarmi. Essi si lagnano di difficoltà e vessazioni alle quali vorrebbero essere sottratti. Essi parlano un linguaggio troppo schietto e talvolta anche aspro; ma l'onorevole ministro non vorrà por mente alle forme e tenga conto della sostanza della cosa e trovi modo di disacerbare quelle discipline che fossero troppo severe per agevolare questa industria dei salatori di pesce, non soltanto nell'interesse dei chioggiotti, ma anche di tutti gli altri salatori d'Italia, molto più che il Ministero ha preso già impegno, accettando un ordine del giorno della Commissione, di prendere provvedimenti utili a questa industria.

In questa petizione della scuola dei pescatori di Chioggia si contengono utili ammaestramenti, che l'onorevole ministro delle finanze vorrà accogliere, poichè la Commissione intera glieli raccomanda.

L'altra petizione è più grave ancora dei negozianti di vermouth o degli esportatori di vino del Piemonte, a cui si sono aggiunti alcuni di altre parti d'Italia. Il Ministero, assecondando il parere del collegio dei periti, ha classificato certe "bottiglie chiare", che prima andavano sotto la categoria di bottiglie comuni e pagavano lire 3 per cento, nella categoria "oggetti soffiati, gettati, non coloriti, arrotati, non usciti", tassata in lire 7 al quintale. Di ciò si lagnano i nostri esportatori di vini, perchè, non permettendo l'abitudine dei consumatori di cambiare recipiente, questo dazio renderebbe per essi illusorio il vantaggio ottenuto dalla disposizione colla quale si restituisce il dazio sugli spiriti anche per i vini esportati in bottiglie.

Gli esportatori raccomandano vivamente alla Camera che si faccia una definizione più esatta per questa voce, in modo che non possa nascere questa confusione o questo equivoco che aggrava la loro industria. Io, a nome della Commissione, raccomando caldamente al ministro delle finanze ed a quello del commercio questa petizione di uomini così esperti e benemeriti dell'industria enologica italiana, tanto più che anche per le notizie, che io no

ho, le qualità speciali di queste bottiglie non si ottengono in Italia in tal guisa da potere alterare, colla semplice trasposizione da una voce all'altra, la ragione attuale del dazio sotto la quale questi esportatori di vini hanno accresciuto specialmente pel vermouth, le loro fiorenti esportazioni.

Se questa petizione fosse giunta prima alla Commissione, essa ne avrebbe fatto argomento di speciali proposte alla Camera; non essendo giunta prima, e potendo il Governo, per le facoltà che già gli sono consentite provvedere, la Commissione rinnova vivamente le sue istanze perchè si definisca questa questione in modo da non aggravare una esportazione così cospicua, come è quella dei vini preparati, e specialmente dei vermouth.

E così la Commissione ha finito il suo ufficio.

**Presidente.** A me sembra, onorevole relatore, che la Commissione proponga l'invio di quattro petizioni al Ministero. Se ho bene udito, queste petizioni sarebbero quelle recanti i numeri 2932 (dei fabbricatori di carta da involto), 3089 (sul dazio sui chiodi di garofani classificati sotto la voce di *olii volatili*) 3211 (dei pescatori di Chioggia perchè la salagione del pesce sia vincolata come nell'articolo) e 3216, dei negozianti di Torino sulle voci 229 e 230.

**Luzzatti, relatore.** Precisamente.

**Berti, ministro di agricoltura e commercio.** Chiedo di parlare.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare.

**Berti, ministro di agricoltura e commercio.** Il Ministero accetta volentieri l'invio proposto dalla Commissione, e si riserva di esaminare le petizioni che gli sono rimesse. Debbo poi dire, per quanto concerne la petizione degli esportatori del vermouth, che, se è avvenuto il mutamento, che le bottiglie, le quali pagavano sole lire 3 vengano ora poste nella categoria in cui pagherebbero lire 7, il Governo esaminerà con diligenza la cosa, tanto che posso sin d'ora assicurare che non verrà in nessuna maniera danneggiata l'esportazione del vermouth che ha assunto sì larghe proporzioni nel nostro paese.

**Presidente.** Pongo dunque a partito l'invio al Ministero delle petizioni numeri 2932, 3089, 3211 e 3216, invio che l'onorevole ministro di agricoltura e commercio in nome del Governo ha dichiarato di accettare.

Chi lo approva, si alzi.

(*È approvato.*)

Dichiaro poi esaurite le petizioni n° 2822, 2984, 2985, 2989, 3031, 3062, 3090, 3008, 3115, 3013, 2975, 2983, 2981, 3001, 2976, 2982, 3013,

3021, 3022, 3028, 3030, 3032, 3049, 3169, 3043, 3054, 3176, 3063 e 2425.

Questo disegno di legge si voterà domani in principio di seduta, coll'altro che fu votato per alzata e seduta nella tornata antimeridiana di oggi.

### Annuncio di due domande d'interrogazione.

**Presidente.** Sono state presentate alla Presidenza le seguenti domande d'interrogazione:

“ Il sottoscritto chiede di interrogare l'onorevole ministro di agricoltura e commercio, se intenda sollecitare la presentazione del disegno di legge per conferire la personalità giuridica alle società operaie di mutuo soccorso.

“ *Ferdinando Berti.* „

Prego l'onorevole ministro di agricoltura e commercio di dire se e quando intenda rispondere a questa interrogazione.

**Berti, ministro d'agricoltura e commercio.** Potrei rispondere subito, perchè ho portato con me appunto il disegno di legge.

**Presidente.** Onorevole ministro, la prego di considerare che sono già iscritte nell'ordine del giorno altre interrogazioni, fra le quali una dell'onorevole Della Rocca che è affine a questa. Non le parrebbe opportuno che questa si mettesse insieme con le altre?

**Berti, ministro d'agricoltura e commercio.** Accetto.

**Presidente.** Sta bene.

Onorevole Berti Ferdinando, accetta che così si faccia?

**Berti Ferdinando.** Accetto.

**Presidente.** L'altra domanda d'interrogazione è la seguente:

“ Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro della pubblica istruzione intorno ad alcuni provvedimenti concernenti l'istruzione elementare.

“ *Arnaboldi.* „

Prego l'onorevole ministro d'agricoltura e commercio di comunicare questa domanda al suo collega assente.

(*L'onorevole ministro dell'istruzione pubblica si trova sul banco della Presidenza. — Si ride.*)

Io cercava l'onorevole ministro al suo posto e non lo vedeva. Giacchè è presente, lo prego di dichiarare se e quando intenda di rispondere a queste interrogazione.

**Baccelli, ministro della istruzione pubblica.** Se la Camera e l'onorevole Arnaboldi credono, questa

interrogazione si potrebbe svolgere in occasione del bilancio.

**Presidente.** Onorevole ministro, ella sa, come sappiamo tutti, che, per consuetudine, alla quale non si vorrà venir meno quest'anno, intorno ai bilanci di definitiva previsione non si è mai fatta una discussione generale, nè si usa di trattare questioni di massima; mi pare quindi che sarebbe meglio stabilire un altro momento per lo svolgimento di questa interrogazione per non pregiudicare il metodo di discussione che fu sempre tenuto.

**Bacelli, ministro della istruzione pubblica.** Tenendo conto delle giuste osservazioni dell'onorevole nostro presidente, propongo che questa interrogazione venga fatta dopo i bilanci.

**Presidente.** Onorevole Arnaboldi, l'onorevole ministro propone che la sua interrogazione sia svolta dopo i bilanci. Accetta che così si faccia?

**Arnaboldi.** Io non ho nessuna difficoltà di accettare la proposta del ministro; ma siccome nell'ordine del giorno vedo iscritte altre interrogazioni rivolte al ministro della pubblica istruzione, io vorrei domandare che a me pure volesse consentire di svolgere la mia interrogazione, quando saranno svolte le altre.

**Presidente.** Onorevole ministro, accetta che questa interrogazione sia iscritta insieme con le altre che già si trovano nell'ordine del giorno?

**Bacelli, ministro della pubblica istruzione.** Accetto.

**Presidente.** Dunque, non sorgendo obiezioni, le interrogazioni dell'onorevole Berti Ferdinando e dell'onorevole Arnaboldi saranno iscritte insieme con le altre che sono già nell'ordine del giorno.

### Sorteggio dei deputati impiegati.

**Presidente.** L'ordine del giorno reca: Discussione sull'accertamento del numero dei deputati impiegati.

Si dà lettura delle proposte della Commissione per l'accertamento del numero dei deputati impiegati.

**Quartieri, segretario, legge le proposte della Commissione.** (V. Documento, n° XIII.)

**Presidente.** Mi pare opportuno di stabilire che debba farsi una discussione generale intorno al complesso di queste proposte, nel caso che qualcuno creda di dover parlare sul complesso delle proposte; poi si discuterà proposta per proposta così come si trattasse di articoli di un disegno di legge.

Ora, essendo assente l'onorevole Pasquali relatore della Commissione, fungerà da relatore il segretario della medesima onorevole Guicciardini. (*Pausa*)

Nessuno chiedendo di parlare e non essendovi oratori iscritti, dichiaro chiusa la discussione generale.

(*La discussione generale è chiusa.*)

Passeremo ora alle varie proposte e leggerò i nomi dei vari deputati così come sono stati classificati dalla Giunta e, se durante la lettura, non sorgono obiezioni s'intenderà approvata la prima proposta.

La Commissione propone che si dichiari:

“ 1° Che nella Camera seggono 60 impiegati, e cioè gli onorevoli:

#### *Categoria dei professori.*

Brunialti Attilio.

(*È approvato, e lo sono pure senza discussione i seguenti:*)

Bucchia Gustavo, Carnazza-Amari Giuseppe, Carnazza-Puglisi Giuseppe, Ceneri Giuseppe, Corleo Simone, Curioni Giovanni, De Crecchio Luigi, Dini Ulisse, Govi Giberto, Luzzatti Luigi, Mesdaglia Angelo, Morpurgo Emilio, Nocito Pietro, Pierantoni Augusto, Scolari Saverio, Semmola Mariano, Sperino Casimiro, Strobel Pellegrino, Tommasi-Crudeli Corrado, Turbiglio Sebastiano.

#### *Categoria dei magistrati.*

Basteris Giuseppe.

(*È approvato, e lo sono pure senza discussione i seguenti:*)

Curcio Giorgio, Falconi Nicola, Penserini Francesco, Tartufari Assuero, Tondi Nicola.

#### *Categoria generale degli impiegati.*

Baratieri Oreste.

(*È approvato, e lo sono pure senza discussione i seguenti:*)

Borghi Luigi, Bozzoni Antenore, Brin Benedetto, Canevaro Felice Napoleone, Corazzi Domenico, Correnti Cesare, Corvetto Giovanni, De Saint Ben (Pacoret) Simone, Gandolfi Antonio, Geymet Giovanni Battista, Giolitti Giovanni, Giudici Vittorio, Libetta Carlo, Mantellini Giuseppe, Marselli Nicola, Mattei Emilio, Mazza Pietro Paolo, Mocenni Stanislao, Morra di Lavriano Alberto, Perazzi Costantino, Pozzolini Giorgio, Randaccio Carlo, Ricotti-Magnani Cesare, Sani Giacomo, Serafini Bernardino, Spaventa Silvio,

Torre Federico, Valsecchi Pasquale, Velini Attilio, Vigna Carlo, Villani Francesco, Zanolini Cesare.

Pongo a partito il complesso della prima proposta della Commissione.

(È approvata.)

Seconda proposta:

“ 2° Che sopra i 21 professori eletti se ne debbano sorteggiare undici. ”

(È approvata.)

“ 3° Che dei 33 impiegati eletti, appartenenti alla categoria generale, ne debbano esser sorteggiati nove. ”

(È approvata.)

Procederemo ora al sorteggio testè deliberato.

Io prego ora uno dei segretari di leggere i nomi della categoria dei professori; io porrò nell'urna i loro nomi di mano in mano che saranno chiamati; procederò poi al sorteggio degli undici, i collegi dei quali dovranno essere dichiarati vacanti.

**Mariotti, segretario, legge i nomi dei 21 professori.**

**Presidente.** Estraggo i nomi degli undici i cui collegi dovranno essere dichiarati vacanti. (*Segni di attenzione*)

Sperino Casimiro. Dichiaro vacante un seggio del collegio di Cuneo.

Brunialti Attilio. Dichiaro vacante un seggio nel collegio di Vicenza.

Carnazza-Amari Giuseppe. Dichiaro vacante un seggio nel 1° collegio di Catania.

Ceneri Giuseppe. Dichiaro vacante un seggio nel 1° collegio di Bologna.

Strobel Pellegrino. Dichiaro vacante un seggio nel collegio di Parma.

Carnazza-Puglisi Giuseppe. Dichiaro vacante un seggio nel 2° collegio di Siracusa.

Scolari Saverio. Dichiaro vacante un seggio nel 3° collegio di Udine.

Luzzatti Luigi. Dichiaro vacante un seggio nel 2° collegio di Treviso.

Messedaglia Angelo. Dichiaro vacante un seggio nel 1° collegio di Verona.

Nocito Pietro. Dichiaro vacante un seggio nel 3° collegio di Bari.

De Crecchio Luigi. Dichiaro vacante un seggio nel 2° collegio di Chieti.

Prego l'onorevole segretario di dar lettura del nome dei deputati appartenenti alla categoria generale degli impiegati.

**Mariotti, segretario, legge i nomi dei 33 impiegati.**

**Presidente.** Estraggo a sorte i nomi di nove deputati i cui collegi debbono essere dichiarati vacanti.

(Segue il sorteggio.)

Randaccio. Dichiaro vacante un seggio nel 1° collegio di Genova.

Pozzolini. Dichiaro vacante un seggio nel 4° collegio di Firenze.

Serafini. Dichiaro vacante un seggio nel collegio di Pesaro-Urbino.

Bozzoni. Dichiaro vacante un seggio nel 3° collegio di Napoli.

Morra di Lavriano. Dichiaro vacante un seggio nel 3° collegio di Torino.

Villani Francesco. Dichiaro vacante un seggio nel 3° collegio di Firenze.

Corazzi. Dichiaro vacante un seggio nel 1° collegio di Roma.

Baratieri....

(*Interruzione dalla tribuna dei Ministri.*)

Facciano silenzio quelli che sono nelle tribune, altrimenti le farò sgomberare. Mi maraviglio che si permettano segni di approvazione coloro specialmente che godono di privilegi speciali, per benevolenza della Camera.

Baratieri. Dichiaro vacante un seggio nel primo collegio di Brescia.

Mocenni. Dichiaro vacante un seggio nel collegio di Siena. (*Commozione vivissima*)

### Svolgimento d'interrogazioni.

**Presidente.** L'ordine del giorno reca: Svolgimento di interrogazioni dirette ai ministri delle finanze, della marineria, di agricoltura e commercio e della pubblica istruzione dal deputato Solimbergo, dal deputato Berio e altri, dal deputato Della Rocca, dal deputato Sorrentino, dal deputato Vacchelli e dal deputato Zeppa.

(*La Camera è agitatissima — Molti deputati stanno conversando vivamente nell'emicielo.*)

Prego gli onorevoli deputati di recarsi ai loro posti e di fare silenzio. Ai 20 di giugno pare che il tempo non abbondi; facciamo dunque qualche cosa, almeno fino alle 6.

La prima domanda d'interrogazione all'ordine del giorno è quella dell'onorevole Solimbergo.

Ne do lettura:

“ Il sottoscritto chiede d'interrogare gli onorevoli ministri della marineria e delle finanze

intorno alle disposizioni ed ai provvedimenti che intendano di prendere e di proporre alla Camera in ordine ai risultati e alle conclusioni formulate dalla Commissione d'inchiesta sulla marineria mercantile. »

L'onorevole Solimbergo ha facoltà di svolgere la sua interrogazione,

**Solimbergo.** La Camera è uscita appena dalla scossa elettrica del sorteggio, e, dico il vero, a me duole vivamente di affrontare, in queste condizioni, un così arduo tema, che guarda all'avvenire della nostra marineria di commercio, supremo interesse nazionale.

Terrò conto di questa circostanza e anche dell'ora del tempo o della non lieta stagione, come pure dei limiti segnati dalla consuetudine parlamentare e dal regolamento, ad una semplice interrogazione; e mi studierò d'essere, il più possibile, breve.

Si presenterà, io spero, vicina occasione di poter svolgere più diffusamente e con maggiore utilità, i vari punti gravissimi ai quali appena toccherò, accennando, nel mio discorso, e intorno ai quali mi permetto, onorevoli colleghi, di richiamare la vostra benevola attenzione.

Non ricorderò, in conseguenza, neanche di volo, le illustri passate glorie delle nostre antiche città marinare; ben sapendo essere, al contrario, assai meglio profittevole guardare alla presente miseria. Nè ricorderò gli inni che si levarono da un capo all'altro della penisola, e che poi si volsero in amara delusione, anzi in derisione, allora del taglio dell'istmo di Suez; o quando si credeva da molti che nella famosa valigia delle Indie si chiudessero, nientedimeno! le future stupende sorti della nuova Italia; o che bastasse perforare le Alpi, sublime ardimento! per ricondurre in patria le arti e le industrie pacifiche della terra e del mare, che nel tempo triste l'avevano disertata.

Nulla di tutto questo, o signori. È venuto il momento di cessar dalle parole e di venire ai fatti; di dar bando alle vacue frasi e di provvedere; di raccogliere seriamente gli insegnamenti che dalla lunga esperienza e dalla mala fortuna ci furono dati.

Provvedimenti d'ordine amministrativo e d'ordine legislativo; provvedimenti adeguati allo scopo, adeguati al male cui si vuol riparare e che è grandissimo; e sollecitudine, la maggior sollecitudine nel prenderli e nel proporli al Parlamento; ecco quel che io domando al Governo.

Imperocchè, o signori, io lamento il molto tempo perduto, quasi tre anni, in una lunga inchiesta; e

mi impensierisce grandemente il tempo che bisognerà ancora rassegnarsi a perdere prima di venire a qualche conclusione pratica, effettiva.

Siamo in prossimità delle ferie estive; il Parlamento si chiude, e intanto il male non si arresta, ma cresce. E non si creda che io voglia muovere alcun biasimo alla Commissione per l'inchiesta sulla marineria mercantile, pel suo soverchio, e forse, anzi certo, involontario indugio. Molta opera, sicuramente, essa ha fornito, e non disutile. Ha mandato fuori 7 grossi volumi, pieni di ricerche, di notizie e di dati. Io non ne farò la critica; vi ha roba d'ogni specie. Darò lode, bensì, e se la merita, all'inflessibile quanto valente relatore della Commissione, d'aver, dopo tanto sacrificio di tempo e tanti disagi, condensato in poche pagine, e con la maggiore chiarezza e lucidità, quanto di meglio fu pensato in seno della Commissione, portando il suo esame sulle informazioni raccolte. L'onorevole Boselli, anche per questo suo lavoro, ha bene meritato del paese.

Ma ricordo pure che la Camera, compresa tutta dell'urgenza di sollevare dal suo fatale decadimento la nostra marineria di commercio, decretava solennemente nel luglio 1881, l'inchiesta, colla condizione che non avesse a durare più di tre o quattro mesi. Il lavoro, mi si dirà, crebbe fra mano; fatto è che di proroga in proroga, il lavoro non fu compiuto e la relazione non comparve che da pochi giorni. E si va pel terzo anno, e si vedrà il quarto senza averne cavato pratico profitto!

In questo periodo, vista la mutabilità delle condizioni del traffico e de' suoi mezzi potenti, qualche cambiamento pure si è prodotto. Forse tanto che, le informazioni stesse ottenute e quindi le deduzioni ch'ebbe campo, sopra di quelle, di fare la Commissione d'inchiesta, possono, nel momento attuale, riuscire, come io credo, per qualche parte se non altro, erronee o fallaci.

Io per me lo confesso; a forza di vedere, mi ha preso un forte scetticismo per le inchieste. Se mai, le vorrei fatte all'uso inglese: senza molto sfoggio di viaggi, di udienze e di pubblicazioni; semplici, rapidissime. Tali da colpire il male nel suo momento critico vero.

E, lo ripeto, questo non lo dico a cagione di censura; ma sì per affrettare, almeno in questo momento estremo, l'opera del Governo. E anche, lo confesso, collo scopo di disimpegnare, non assolutamente ma per qualche riguardo speciale, il Governo, dal tenersi ligio alle conclusioni precise e tassative formulate dalla maggioranza della Commissione d'inchiesta.

Ma prima di portare, sia pure brevemente, la

nostra osservazione ai singoli provvedimenti proposti dalla Commissione, non sarà superfluo accennare ai mali che con quei provvedimenti s'intende di sanare.

Il danno è vasto, molteplice e conosciuto, come sono molteplici e conosciute le cause che lo hanno prodotto. Anche nella elaborata relazione dell'onorevole Boselli vi sono cifre d'una terribile significanza a dimostrare in quale stato di decadimento, anzi di avvillimento, sia oggi ridotta la marineria italiana di commercio. Vi basti questo saggio:

“ Nel rapporto fra il tonnellaggio della marineria mercantile e la popolazione delle nazioni marittime, anche relativamente alla marineria a vela, ci troviamo con 31 tonnellate circa per ogni mille abitanti, dopo la Norvegia (737 tonnellate), la Grecia (118 tonnellate), l'Inghilterra (116 tonnellate), la Danimarca (99 tonnellate), la Svezia (88 tonnellate), i Paesi Bassi (68 tonnellate), gli Stati Uniti (38 tonnellate). Ma dove il paragone è più amaro per noi gli è quando appare che, fatto lo stesso rapporto relativamente alla marineria a vapore, l'Italia si trova ai piedi della scala con meno di tre tonnellate, preceduta dall'Inghilterra con 75 tonnellate; dai Paesi Bassi con 40 tonnellate; dalla Danimarca e della Norvegia con 26 tonnellate; dalla Svezia con 17 tonnellate; dalla Spagna con 15 tonnellate; dagli Stati Uniti con 13 tonnellate; dal Belgio e dalla Francia con 8 tonnellate; dalla Grecia con 6 tonnellate; dalla Germania con 4 tonnellate; dall'Austria con 3 tonnellate; e la media dell'Europa è di 11,23 tonnellate. Sul totale dei piroscafi, che sono nel mondo, l'Italia ha poco più dell'uno per cento; e mentre il tonnellaggio potenziale dei piroscafi sul totale tonnellaggio potenziale dei piroscafi e dei velieri va in Inghilterra oltre il 65 per cento, e in Francia del 57 per cento, del 51 per cento in Austria e in Spagna, del 50 per cento negli Stati Uniti d'America, supera il 40 per cento in Russia, in Olanda, in Danimarca, va oltre il 36 per cento in Svezia e in Germania, tocca appena in Italia il 18 per cento. Infine il tonnellaggio mondiale a vapore è oggidì di circa 6 milioni di tonnellate, e quello dell'Italia di 105,000 tonnellate, mentre la marineria a vela italiana, nell'ultimo decennio, è diminuita di 112,581 tonnellate e va diminuendo, secondo la media dell'ultimo triennio, dell'1,77 per cento ogni anno. »

E nella statistica del movimento della navigazione italiana, che si pubblica a cura della Dire-

zione generale delle gabelle e di quella della marineria, troviamo altri dati non meno sconfortanti.

Da quella pubblicazione, infatti, si ricava che, di fronte alle 76,668 tonnellate a vapore che l'Italia contava nel 1880, che si elevarono nell'anno seguente a 93,000 ed ora toccano le 100,000, appartenevano, nell'istesso anno 1880,

alla Gran Bretagna	2,812,581	tonnellate a vapore	
alla Francia	286,674	”	”
alla Germania	196,343	”	”
alla Spagna	108,944	”	”

L'Austria, con tanta minore estensione di coste, seguiva subito l'Italia con 60,139 tonnellate.

Che più! La marineria estera ci fa la più aspra, formidabile concorrenza nella navigazione di cabotaggio sulle nostre coste: invade i nostri stessi porti! Volete una cifra? Nel cabotaggio tra i porti italiani, la marineria straniera è rappresentata da 4,557,019 tonnellate.

Ricaviamo ancora che nella navigazione tra porti italiani ed esteri, se la marineria a vela straniera concorre in scarse proporzioni, paragonato che ne sia il movimento a quello della marineria italiana a vela e a vapore, la marineria straniera a vapore è rappresentata da un numero di tonnellate ben superiore, non solo a quello indicante il movimento della marineria italiana a vapore e di quella a vela separatamente considerate, ma alla stessa cifra indicante il movimento complessivo della marineria italiana a vela e a vapore nella navigazione diretta internazionale.

E mi pare che basti, senza aggiungere altri dati, a dimostrare quale e quanta sia la nostra miseria attuale sul mare; sul nostro mare, come si diceva una volta!

Quali le cause di tanto decadimento? Bisognerà ben toccare, sia pure brevissimamente, anche alle cause, mentre in questo studio sta puro in germe la ragione del rimedio meglio consigliabile, da apporre al male che ci affligge.

Queste cause, conosciutissime del resto anche prima delle rivelazioni, a lungo attese, della Commissione d'inchiesta, sono molte e diverse; basterà accennare alle principali, ch'io riapilo così: la trasformazione avvenuta nel materiale navigante, la sostituzione del vapore alla vela e del ferro al legno, e le mutate condizioni dei traffici; queste d'indole generale. Speciali cause di disagio nel nostro paese, sono la gravosità delle imposte, specie di quella di ricchezza mobile che da noi è del 13 20 per cento, mentre in Inghilterra è del 2 1/2 per cento; la mancanza di grandi correnti commerciali coi paesi d'oltremare, le quali fac-

ciano capo ai porti italiani; e, fra queste cause, giova aggiungere i *ritardati rimedi*.

L'imposta di ricchezza mobile si preleva spesso da noi nella forte proporzione del 13 20 per cento talora sopra redditi non realmente percepiti per mancanza di nolo. Nè solo questo; in taluni casi l'imposta è prelevata due volte sul reddito stesso. Infatti l'inchiesta sulla marineria mercantile rivelò come a Trapani, dove quasi tutti i commercianti possiedono una piccola nave, gli agenti delle imposte vogliono distinguere un doppio reddito nei profitti dei commercianti medesimi e colpiscono questi dell'imposta, prima come negozianti e poi come armatori.

Nè sempre l'agente dell'imposte possiede gli elementi necessari per poter calcolare esattamente il reddito. La nave rimane assente lunghi anni e il ritorno in paese è spesso reso necessario da sinistri sofferti. In tale contingenza appunto essa si trova colpita dalla imposta di ricchezza mobile.

La marineria italiana paga per diritti consolari d'ancoraggio e di sanità lire 1 40 per tonnollata; la Francia 0 95, l'Austria 0 92; la Norvegia 0 73; il Portogallo 0 68; la Prussia 0 50; l'Inghilterra 0 42.

Il diritto di tonnollaggio italiano è ancora di centesimi 20 per tonnollata, mentre il francese da tempo è solo di 10.

Le marinere straniere non solo si trovano meno aggravate di tasse della marineria italiana, ma talvolta gli stessi diritti di porto servono ad una specie di protezione per la marineria dei paesi che li prelevano.

Ormai è cosa certa che in Inghilterra le tasse marittime sono consegnate per modo che di fatto ne rimane protetta in molti casi la marineria di quel paese.

Ciò era stato asserito alla Camera dei deputati in Francia, quando vi si discusse la famosa legge sui premi alla marineria mercantile. Si diceva che quell'intento si raggiungesse mediante speciali abbonamenti concessi alle navi inglesi.

Un libro recente del signor Pastoureau-Labesse spiega come procedano realmente le cose.

È noto che in Inghilterra il Governo non ha da provvedere alle spese di costruzione, di mantenimento e di amministrazione dei porti di commercio. Tutti i mezzi necessari per queste spese si ottengono mediante l'imposizione di certe tasse locali sulle navi e sui carichi.

Quantunque prelevate in virtù di Atti del Parlamento, esse sono riscosse da corporazioni marittime, da società di capitalisti o anche da semplici privati, che hanno impreso certi particolari

lavori a vantaggio della navigazione, e che si rivalgono delle loro spese, e dell'interesse dei capitali impiegati in quelle opere, levando sulle navi che ne godono certi diritti.

Il Parlamento, dando l'autorizzazione a ciò necessaria, si limita a stabilire dei massimi, dentro il limite dei quali il diritto da percepirsi può essere fissato a beneplacito degli imprenditori.

Per lungo tempo dopo l'abolizione dei diritti differenziali di bandiera, le corporazioni marittime hanno continuato a prelevare soprattasse dalle navi straniere sotto forma di diritti locali. Ora speciali favori sono accordati alle navi nazionali, sotto forma di sconti segreti.

Ecco un esempio di tali sconti.

I *docks* di Londra sono esercitati non da una corporazione marittima, come quella di Liverpool, ma da parecchie società di capitalisti che li hanno costruiti.

Prima della costruzione di questi *docks*, tutte le operazioni di imbarco e sbarco avevano luogo mediante gli *sbarcatoi* o *scali* lungo le rive.

Ora una viva animosità è sorta tra i proprietari dei *docks* e i proprietari degli *sbarcatoi* o *charfs*. La concorrenza ch'essi si fanno si manifesta anche mediante abbuoni che le compagnie dei *docks* fanno sulle loro tariffe. Questi abbuoni variano dal 5 al 50 per cento. Essi non figurano sulle fatture iniziali trasmesse ai consegnatari; ma si computano nelle fatture definitive che ugualmente sono rimesse ai consegnatari per tutte le navi ch'essi hanno consegnato.

Da ciò deriva che i consegnatari di Londra possono facilmente ingannare i loro corrispondenti stranieri; e ciò colla connivenza degli amministratori dei *docks*. Gli armatori di Londra sono i consegnatari di se medesimi e godono perciò degli sconti dei quali i loro concorrenti non hanno il beneficio. C'è qualcosa da imitare in questo congegno.

Nè si dimentichi, causa speciale di disagio essa pure alla navigazione di cabotaggio tra i nostri porti, il trattato di navigazione conchiuso, e di cui fu concessa in questi giorni la proroga, colla Francia; pel quale i vapori francesi hanno libero accesso nei porti italiani per operazioni di cabotaggio, mentre sono aperti per tali operazioni ai piroscafi italiani solo i porti francesi del Mediterraneo, e la marineria italiana a vela è esclusa affatto dal cabotaggio sulle coste francesi. E infine, non ultima certo, la condizione dei nostri porti, disadatti oramai alle nuove esigenze della navigazione e del commercio.

In quanto a queste cause speciali delle angu-

stie in cui si dibatte la nostra marineria, la Commissione d'inchiesta, pur consapevole di non escogitare cosa nuova, propone savie provvidenze, delle quali, io confido, il Governo, nelle proposte che vorrà concretare, saprà cavarne tesoro.

Era infatti, da tutti risaputo, anche prima che questa nuova e grande inchiesta forse ordinata, delle eccessive gravezze che colpiscono in Italia l'industria marittima. Anche le conclusioni della Commissione d'inchiesta sulla marineria mercantile sarda, fine dal 1848, notate bene, reclamavano sgravio di tasse, riforma delle leggi marittime, del servizio consolare ecc., ecc.!

Nella XIV Legislatura il Governo presentò a questa Camera, un disegno di legge, benefico, che provvedeva appunto alla riduzione delle tasse marittime, diritti consolari ecc.; e fu accolto con molto favore negli Uffici, poi nella Commissione, di cui fu ottimo relatore lo stesso onorevole Bosselli, che compieva il suo ben elaborato lavoro e lo presentava anche alla Camera. Anch'io, uno de' commissari, ho potuto persuadermi che le numerose relazioni avute dalle Camere di commercio, dalle Capitanerie di porto e dagli uomini più pratici e competenti, allora che la Commissione prendeva in esame quella legge, potevano costituire quasi una piccola ma completa inchiesta sulle condizioni disastrose della nostra marineria e sui rimedi meglio atti a sollevarla. Basta; la legge cadde col cadere della XIV Legislatura; e io non posso che far caldi voti perchè il Governo voglia richiamarla in vita, e sollecitamente; convinto come sono che in quella legge, riveduta dalla Commissione parlamentare, si raccolga ancora il nerbo delle provvidenze più urgenti cui sia duopo ricorrere nella presente distretta.

Ho accennato al trattato di navigazione colla Francia. Io mi limito a scongiurare il Governo affinché e nel nuovo trattato colla Francia e nei futuri trattati con altre potenze, voglia osservare la massima, seguita da altre nazioni della nostra più fortunate, di riservare alla bandiera nazionale il commercio di cabotaggio, il quale per l'Italia, nelle condizioni attuali, ha una peculiare importanza; col temperamento, tutt'al più, di accordare, limitatamente, e in compenso d'altri vantaggi equivalenti, l'esercizio di tale navigazione colla condizione della reciprocità.

E mi associo anche pienamente ai voti che la Commissione d'inchiesta fa e per una sollecita riforma dei porti, e perchè il servizio delle ferrovie, specie di quelle che venendo dall'Europa centrale traversano i nostri valichi alpini, sia coor-

dinato alle esigenze del movimento marittimo. Ora, dai *tunnels* aperti, anzichè il beneficio, ci viene un'aspra guerra di tariffe, da cui è arduo difendersi e che scoraggia.

Faccio plauso anche alle proposte della Commissione, intese a far scomparire i mille vincoli, i tanti ostacoli, le innumerevoli formalità che inceppano la massima delle industrie italiane, qual'è, o, meglio, quale dovrebbe essere considerata l'industria marittima.

Come pure alla proposta diretta a che sia data, come in Francia, la preferenza alla bandiera nazionale per i trasporti occorrenti alle pubbliche amministrazioni. A questo proposito ricorderò che dall'egregio ex ministro Baccarini, venne presentato, e *d'urgenza*, alla Camera un disegno di legge per il trasporto dei carboni dello Stato; ma, invero, non si sa qual sorte abbia avuto, tanto non se ne parla più.

Forse anche questo progetto di legge sarà rimasto in sospeso, come quello che riguarda le tasse marittime, in attesa dei risultati dell'inchiesta. Noterò, incidentalmente, che il progetto di cui parlo, modificato in qualche parte per metterlo in armonia coi voti del commercio marittimo, avrebbe assicurato alla nostra bandiera i noli dei carboni, che raggiungono annualmente la cospicua somma di 9 milioni, ora esclusivamente pagata alla marineria estera!

Il qual fatto serve ancora a provare, se pure ne fosse duopo, come sia nostro costume, e certo non virtù nostra, di essere larghi a promesse, che poi vengono soddisfatte, piuttostochè nel campo pratico e concreto della realtà, in quello vaporoso degli studi senza fine.

È ottimo, se pure non peregrino suggerimento è quello, dato dalla Commissione d'inchiesta, a cui spetta, di raddoppiare gli sforzi onde promuovere, sull'esempio della Francia, della Germania e della stessa Spagna, l'espansione coloniale, base e alimento d'ogni maggiore progresso marittimo ed economico del paese. Provveda il Governo ad ordinare le agenzie di emigrazione, e a non impedire con strane disposizioni circolari, ma a sorvegliare e regolare, pel comun bene, il grande fenomeno. Le disposizioni proibitive, o di un soverchio rigore restrittivo, quali si sono vedute in questo ultimo tempo, non servono ad altro, se ne persuada il Governo, che a spostare le correnti di emigrazione dai porti italiani ai porti esteri, colla perdita, per parte nostra, anche dei noli del trasporto. Ma anche su questa come su tante altre gravissime questioni che si attengono strettamente al problema della nostra marineria, occorrerebbe più

riposato discorso che io in questo momento, sospinto da un altro scopo e dal desiderio di non affaticare soverchiamente la Camera, non possa fare.

Molte delle proposte formulate dalla Commissione d'inchiesta s'impongono sicuramente alla maggiore considerazione del Governo e del Parlamento; e io mi auguro sinceramente di vederle nei più breve termine possibile, concretate in legge. E siccome ho accennato, lodando, a talune, ricorderò la prima, per ordine, delle proposte medesime, e per la quale si persuade al Parlamento e al Governo:

“ D'istituire un Ministero della marineria mercantile, od almeno, rimanendo l'amministrazione di essa presso il Ministero della marineria, di affidarne la tutela ad un Consiglio superiore, riunendo presso il Ministero della marineria tutti i servizi marittimi e, specialmente, il servizio semaforico. ”

Oggidi che, per considerazioni diverse e non tutte serie, si parla tanto di crescere il numero dei Ministeri, e quindi dei portafogli e dei segretari generali, non vorrei proprio impegnare il Governo anche per la istituzione d'un Ministero della marineria mercantile. Dall'altra parte si sa troppo bene che così com'è fatto, sparso com'è fra vari Ministeri, non può andare, assolutamente. È necessario che i vari servizi che si riferiscono alla marineria, siano riuniti in una sola amministrazione; che procedano, come ben si esprime l'onorevole relatore della Commissione d'inchiesta, *con unità di indirizzo e d'azione*; che ne abbia uno solo la cura e la responsabilità, ed eserciti quella influenza, senza della quale è vano sperare in un risorgimento.

L'onorevole ministro della marineria ha un compito nuovo e ben arduo cui attendere, e alla soluzione del quale basterebbe appena la volontà e la mente più vigorosa: il problema della marineria da guerra. E che a quel Ministero non si trovi il tempo di occuparsi seriamente della marineria di commercio, basta guardare, per persuadersene, alla nessuna influenza da esso esercitata nelle sorti della medesima.

La maggiore affinità degli scopi, suggerirebbe di riunire i diversi servizi della marineria mercantile sotto la dipendenza del ministro del commercio; se proprio non si vuole creare apposta un Ministero. O anche di aggiungere codesti servizi riuniti, al Ministero delle poste e telegrafi, annunciato di prossima istituzione; sapendosi che il telegrafo è l'ausiliario del vapore, la posta quello del veliere.

Ci pensi il Governo ora che, come si dice, vi ha dentro le mani; e si persuade che recherà in tal modo un grande vantaggio a questo eminente interesse nazionale ora tanto depresso anche perchè trascurato e perchè poco o mal conosciuto.

Le proposte di provvedimenti, formulate dalla Commissione, sono in parte d'ordine legislativo e in parte d'ordine finanziario.

Ho toccato brevemente di talune, delle meno, per avventura, controverse, e che il Governo potrà quindi più agevolmente fermare in appositi disegni di legge, come ha già mostrato di volere e di poter fare.

Ora, e dopo avrò finito, non dispiaccia alla Camera ch'io tocchi a taluna delle proposte della Commissione, intorno alle quali il dissenso, anche in seno della Commissione, si è mostrato più forte, e circa la cui accettazione io vorrei persuadere al Governo più maturi studi, la massima cautela e la maggiore delle riserve. Intendo di quelle proposte dove si parla di navigazione a vela e a vapore, di premi di costruzione e di navigazione, di marineria libera e sovvenzionata. Riassumerò brevisimamente il mio pensiero.

Le sofferenze della marineria italiana sono quelle della marineria a vela in ogni paese; ma rese più aspre nel nostro, che, trovandosi sulla grande via dei commerci mondiali, dovette mettersi in concorrenza con la più sollecita Inghilterra, di tanto inferiore, in confronto a questa, nella qualità e nella potenza del navilio, inferiore rispetto al carbone ed al ferro, inferiore per un antico pregiudizio che persuadeva i nostri armatori a persistere nelle costruzioni navali che oramai il commercio rifiutava.

E siamo ancora lì, tenaci davanti alla verità conosciuta, davanti agli esempi più luminosi.

L'Inghilterra, e dietro ad essa le nazioni meglio avvedute, non tardò guari a disfarsi del materiale vecchio e a sostituirlo col vapore, come i tempi richiedevano; non tardò guari a sciogliersi dagli antichi impacci, e a correre i mari colla nuova forza che la civiltà odierna le concedeva. E ora dispone di una flotta di commercio di oltre 5000 piroscafi; e ha già iniziato anche una novella trasformazione, colla costruzione di piroscafi giganti.

“ Negli ultimi 10 anni, lo ricorda opportunamente nella sua relazione l'onorevole Boselli, il Belgio, la Danimarca, la Norvegia, la Svezia, i Paesi Bassi hanno più che quadruplicata la loro marina a vapore. ”

L'Italia che ha fatto, che fa? I nostri arma-

tori, troppo fidando nella propria, riconosciuta, perizia, e nel proprio spirito di economia, e lusingati anche da un passeggero rincaro del ferro e del combustibile, seguitarono a costruire navi a vela.

Genova non aveva allora ambizioni mondiali; non sognava concorrenze nell'Atlantico e nell'Oceano Indiano; il Mediterraneo le bastava, e credette per lungo tempo di poter conservare con la vela la superiorità che la sua vecchia fama le aveva assicurato.

Gli abusi del credito, giova notarlo, favorirono questo incremento della marineria a vela italiana, mentre all'estero cooperava, come coopera, a crescere rapidamente la marineria a vapore. Vennero poi le delusioni, e allora non si trovò di meglio che di maledire al vapore!...

I porti del Mar Nero frequentati un tempo con molto profitto dalle nostre navi, cominciarono ad essere visitati con frequenza sempre crescente dai piroscafi stranieri.

Nel 1880 le navi entrate ed uscite dal Danubio sotto la nostra bandiera furono 52, di cui tre sole a vapore. Le navi inglesi furono 371, di cui 362 a vapore.

Come il traffico dei grani del Mar Nero, così quello degli abbondanti prodotti americani, si fa, in proporzioni sempre crescenti, con navi a vapore.

E non dirò parola della grande via delle Indie, della navigazione pel canale di Suez, chiusa, come si sa, al veliero, fin dal momento che fu aperta alla formidabile concorrenza del vapore.

Ora il vapore s'impone dovunque, ogni dì più. A uscire dalla disastrosa condizione in cui ci troviamo, per evitare l'ultimo danno, non ci resta che da seguire un imperioso dovere economico, ch'è quello dell'abolizione, sia pure graduale, della vela, o, come si usa dire, della trasformazione delle navi a vela in navi a vapore. La vela, secondo il parere degli uomini più autorevoli e secondo l'evidenza dei fatti, non ha avvenire; ha fatto il suo tempo; la sua storia gloriosa si è chiusa. Non vi sono mezzi atti a sollevarla; si può galvanizzare un momento, con mezzi artificiosi e nocivi; farla tornare in vita, mai più. È legge di natura: chi non può progredire, deve finire. Lo Stato può, però, e farebbe bene, trovar mezzo per garantirne, in qualche modo, gli interessi, senza pregiudicare, s'intende, il lavoro lento ma continuo di trasformazione che, necessariamente, si va compiendo; anzi per agevolare, senza urti pericolosi, questa trasformazione.

Insomma, farle sentire con minore rigore le

conseguenze della sua fatale caduta, renderle meno difficili gli ultimi giorni; aiutarla, NON INCORAGGIARLA, si noti bene. È necessario, imprescindibilmente necessario, costruire una marineria a vapore, secondo le mutate condizioni del traffico.

I nobili esempi che ci porge in quest'ultimo ventennio l'Inghilterra, intesa a questo poderoso lavoro di trasformazione, sono d'una splendida e forte eloquenza. Alla vela successe gradualmente il vapore, che poi divenne predominante. Previdenti, pratici, fiduciosi nei risultati della scienza, gli armatori inglesi non esitarono nella scelta, e dimisero le navi a vela per darsi al vapore; e in brevi anni si videro pullulare nel Regno Unito le piccole società libere di navigazione a vapore, e prosperare di mano in mano, accanto alle maggiori anche sovvenzionate dallo Stato. Essendo che il Governo britannico avesse di lunga mano preparato la marineria mercantile agli attuali trionfi, con un sistema di rigida protezione, la cui legittimità, come fu notato, venne riconosciuta perfino da Adamo Smith.

Ed eccoci ad un'altra e non meno grave proposta della Commissione d'inchiesta, intorno alla quale si pronunciò favorevolmente, non senza conflitto, la maggioranza della Commissione medesima. Eccoci, intendo, alla questione assai controversa della navigazione libera o sovvenzionata, e dei premi.

Si comprende benissimo come non possa il Governo, senza un ben ponderato esame, risolvere il problema degli aiuti diretti, quali sono i premi alla costruzione dei piroscafi ed alla navigazione, anche perchè trattasi di un peso che verrebbe a gravare sul bilancio dello Stato per parecchi anni, e del quale non si può esattamente prevedere tutta l'entità.

Del premio di costruzione e di navigazione al veliero, ho già detto, dichiarandomi contrario.

In quanto ai piroscafi lo trovo, se già non ne avessi, nella relazione dell'onorevole Bouselli, i più vittoriosi argomenti per combattere il sistema, tutto francese, dei premi. «Una marineria che si ordini coi premi, è detto in quella relazione, non potrà più vivere senza di essi.» Ed è vero; tanto vero, soggiungo io, come è vero che, per ciò appunto, il provvedimento da temporaneo diventerà perpetuo. L'esempio della Francia minaccia già di attecchire presso altre nazioni marittime; vorrà dire che questa triste condizione diventerà comune, e si rimarrà ciascuno col proprio danno. Anzi, in questa lotta generale e disuguale, l'Italia povera e con deboli finanze, non potrà competere cogli altri Stati più ricchi, e che quindi possono largheggiare ne' premi; e così, invece di aver

preparato il risorgimento della nostra marineria, le avremo scavato l'abisso.

A noi non occorre nè giova l'esempio della Francia. Troviamo qualche cosa in noi stessi, di veramente nostro; e si tenga conto anche della esperienza fatta da noi, e sia pure dalla Francia stessa, ora grande novatrice, e più di tutto dalla vecchia Inghilterra. Il sistema pericoloso e fallace dei premi, ha già determinato un movimento di difesa e di resistenza le cui conseguenze non sono prevedibili.

La Francia, come l'Inghilterra, malgrado i nuovi premi che indice e che turbano la libera concorrenza anche secondo i trattati internazionali, riorcina ed aumenta ogni anno i servizi regolari sussidiati. Spende per le Messaggerie Marittime una dozzina di milioni e più; l'Inghilterra, per le sue grandi società di navigazione, oltre quindici milioni.

Anch'io, o signori, mi impensierisco dell'intervento diretto dello Stato, e guardo con una certa diffidenza ad artificiali impulsi. Pure, bisogna convenirne, se vi è caso giustificato di eccezionale intervento per parte dello Stato e di risoluta protezione, egli è appunto codesto; poichè si tratta della tutela di uno dei suoi più vitali interessi; si tratta di legittima difesa. I liberisti che gridano contro, cantano in Arcadia. Non è questione che di modo.

Ho ricordato come codesta legittima difesa, nel caso speciale, fosse riconosciuta dallo stesso Adamo Smith, che si suole indicare come il principe della libera concorrenza.

Ricorderò pure che il conte di Cavour non la pensava diversamente, mentre si sa come egli fosse deciso fautore d'una grande compagnia di navigazione. Il qual fatto, auspice l'onorevole Depretis, lo dico a cagione d'onore, potè avere compimento lo scorso anno. E io reputo quel fatto, della fusione delle due nostre maggiori società di navigazione in una sola e potente, come uno dei più grandi e benefici atti compiuti dalla XIV Legislatura. Si trattava, come si tratta, di tener fronte alla Francia, all'Inghilterra, all'Austria, alla stessa Germania, competitive nel nostro mare, nel Mediterraneo.

Obbligatorie le linee, regolamentari le partenze, gli arrivi, gli impulsi, non si possono dare senza sovvenzione; la quale si riduce, per chi vede, e lo si può dimostrare precisamente col calcolo, ad una semplice rinumerazione di servizi.

E si noti che una flotta di cento vapori, in una sola forte mano, costituisce una vera potenza, date certe eventualità; e lo sa l'Inghilterra che ha mai sempre considerato la marineria di commercio come l'ausiliaria e il necessario complemento della sua

flotta di guerra. Vi sta uno scopo pure altamente politico e coloniale in questo fatto. (*Bravo!*)

Si grida al monopolio. Il monopolio lo hanno avuto finora, in nostro danno, nei nostri mari, le società straniere. Del resto si sa che una grande società libera potrebbe tenere il monopolio, in danno delle minori società libere, bene altrimenti che una grande società sovvenzionata, la quale è vincolata da troppi obblighi e da troppi oneri per potersi accaparrare un monopolio nella navigazione. È vasto il campo dei trasporti; e si possono segnare con precisione sulla carta geografica troppi luoghi inesplorati e lontani, ancora non tocchi dal vapore, eppure larghi, per chi li conosce, di tante promesse.

Ma le convenzioni sono difettose, e sarà opportuno rivederle, secondo le nuove necessità dei commerci. Il traffico è per sua natura mutevole, sposta i vecchi centri e ne crea di nuovi; la navigazione bisogna che si pieghi a queste contingenze. Ed è per questa considerazione pure, che il sistema su cui si basano i recenti ordinamenti del Lloyd austriaco, a me sembra equo e razionale; tanto che vorrei che il Governo vi raccogliesse sopra tutta la sua mente, mentre sta, com'è speranza nostra, preparando le sue proposte in vantaggio della marineria nazionale di commercio. Equo e razionale, perchè si tien conto delle maggiori e minori quantità degli oneri imposti, come pure della diversa produttività delle linee, per misurare proporzionalmente il concorso dello Stato. Dove il traffico compensa per qualche parte, si limita il sussidio; dov'è remuneratore, si sospende.

Mi son fermato un poco anche su ciò, avendo osservato come la Commissione d'inchiesta e il suo relatore si mostrino combattuti da un fiero dubbio circa una ulteriore concessione di sovvenzioni.

Io per me, lo dico francamente, considerando il momento attuale assai critico, non soltanto lo accetto, come un supremo mezzo di difesa, ma lo vorrei meglio assicurare, così che le diverse società che ne possono approfittare, abbiano modo e sicurezza di sviluppare la propria azione audacemente, nel comune vantaggio.

Imperocchè è naturale che il pensiero di poter rimanere, dopo poco, sole a lottare colle proprie forze, senz'altro aiuto, le persuada piuttosto a limitare, a restringere le proprie operazioni, a sbandire gli ardimenti, e raccogliersi in un'azione più egoista; e quindi a non corrispondere pienamente allo scopo, alto e ampio, pel quale furono create. (*Bene!*)

E si ricordi che l'industria marittima è un'industria diversa da tutte le altre. La marineria mer-

cantile rappresenta un altissimo interesse nazionale; dessa è uno dei coefficienti più vigorosi della forza politica, non meno che della forza economica, d'uno Stato; e segnatamente del nostro giovine Stato, che per la sua storia, non meno che per le sue condizioni speciali, dovrebbe aspirare al vanto di potenza esclusivamente marittima. È in questo che sta, a mio vedere, il suo carattere, la sua originalità. Imitare, nel moltiplicare gli eserciti, la Germania, l'Austria-Ungheria, potenze interterranee, o la Francia, attaccata alla terra da più parti, mal si adopera. Non potendo pretendere di figurare ed affermarsi egualmente nella doppia forza di terra e di mare, dobbiamo arrestarci a certi limiti per la forza di terra. Essendo l'Italia penisola, e, purtroppo, terra ambita, deve fortificarsi, opporre barriera insuperabile ai valichi delle Alpi, ma limitarsi in quella difesa; e poi guardare al mare, sempre al mare, unicamente al mare. È da quella parte che noi, se mai, potremo spiegare la nostra azione di grande potenza militare e come paese di traffico.

Allora soltanto si potrà contare per qualche cosa, effettivamente e non da burla, nelle alleanze e nei concerti delle potenze.

Allora soltanto si potrà assicurare una efficace tutela, di fatto e non di parole, alle nostre povere colonie, (*Bene!*) che, per ciò, potranno svilupparsi sicure, far sentire nella madre patria gli effetti della loro vita produttiva, e prosperare.

Allora soltanto l'emigrazione, anziché un danno, una piaga, potrà essere un beneficio.

Soltanto così facendo, l'Italia potrà un giorno essere insieme forte e ricca; mentre oggi, col sistema che prevale, per esser forte, deve impoverire.

E ciò affermo anche nel concetto, per me sicuro, che flotta da guerra e di commercio, anziché essere due cose distinte, formano una cosa sola, e rappresentano insieme un solo interesse, una sola spesa *produttiva*.

Dunque, sviluppare l'una e l'altra marineria, con ogni mezzo, ad un tempo; emulare, come si può meglio, in ogni modo, l'Inghilterra; ecco l'esempio, il grande esempio, per noi, da seguire.

La nazione che non fa sventolare la sua bandiera sui mari, non ha influenza, non ha vita nel mondo. Ciò spiega in che trovi il segreto della sua potenza questa forte razza anglo-sassone, accampata sopra una piccola lontana isola del nord, che combatte su tutti i campi, che vince su tutti i mercati.

Chi vi parla, tornando dalle colonie inglesi delle Indie orientali, vinto dal pensiero della prodigiosa

vitalità che questa forte razza normalmente sviluppa nel mondo, volle studiare le cagioni cui sono dovuti tali risultati meravigliosi; ne trovò molte e diverse, ma crede ancora che le due maggiori sieno da rintracciare in quello spirito d'iniziativa privata, la cui potenza espansiva ed assimilatrice è veramente straordinaria; e alla sua superlativa supremazia marittima commerciale. È la sua marineria mercantile che la rende formidabile; quella rete immensa di scambi, alimentata da oltre 5000 piroscafi, quell'interesse materiale, anzi materialissimo, che cade quando finisce di essere inglese; quell'attitudine utilitaria, che mostra fino ai popoli più selvaggi come sia prospero il cammino sotto la bandiera inglese, e come il commerciante e il viaggiatore possano contare sopra mezzi adatti, regolari, pronti e remuneratori.

E con questo esempio, e in questa speranza, chiudo il mio dire, già di soverchio protratto. La speranza che anche in Italia, cittadini e Governo, diano opera sollecita e seria, sull'esempio dell'Inghilterra, a rivendicare le perdute influenze sul mare. (*Bene!*)

L'arduo tema della marineria di commercio è, in questo stesso momento, oggetto di solleciti studi presso ciascuna nazione più o meno marittima: tutti si preparano alle nuove e più ardue lotte: gli Stati Uniti, la Francia, l'Austria-Ungheria, la Germania, la Spagna, la Grecia, il Portogallo; la stessa, strapotente Inghilterra! E in ogni Parlamento si guarda, come a una necessità imprescindibile, all'intervento dello Stato.

È necessario assolutamente che da noi pure qualche cosa si faccia. Il lavoro, il lungo lavoro della Commissione d'inchiesta, qualunque esso sia, è compiuto; ora tocca al Governo di formulare le sue proposte, e toccherà (mi auguro al più presto) al Parlamento, di discuterle. Sarà una discussione tanto più feconda quanto più sarà breve e concludente. Ma perchè sia breve e concludente occorre che il Governo concreti le sue proposte secondo le più recenti esperienze e con larghi e pratici intendimenti; tali da ristabilire il coraggio negli armatori e nei capitalisti italiani.

Una parola del Governo, che mi conforti in questa speranza, mi sarà gratissima e sarà bene accolta nel paese.

Il nostro giovine Stato ha oramai mostrato quale sia e quanta possa essere l'energia della propria vitalità; ha mostrato una grande fiducia nel proprio avvenire economico, e una grande forza di sacrificio per raggiungerlo. L'abolizione della imposta sul macinato, l'abolizione del corso forzoso, ne sono prova recente. Tutto persuade

a credere che vorrà sciogliere ugualmente anche l'arduo problema della sua marineria.

Ma lo si rammenti: Il pericolo sta negli indugi. (Bravo! — Alcuni deputati vanno a congratularsi coll'oratore)

**Presidente.** Stante l'ora tarda, rimanderemo a domani il seguito dello svolgimento delle interrogazioni ed interpellanze iscritte nell'ordine del giorno.

### Discussione sull'ordine del giorno.

**Presidente.** L'onorevole presidente del Consiglio ha facoltà di parlare sull'ordine del giorno.

**Depretis, presidente del Consiglio.** Io propongo alla Camera di voler tenere una seduta mattutina anche domani, a fine di spingere un po' avanti la discussione di vari disegni di legge.

**Presidente.** Come la Camera ha udito, l'onorevole presidente del Consiglio propone che, sospesa la riunione degli Uffici che si doveva tenere domattina, si tenga invece domattina una seduta antimeridiana per ultimare la discussione di alcuni disegni di legge iscritti nell'ordine del giorno.

Pongo a partito questa proposta.

(È approvata.)

Però io mi permetto di convocare per domattina l'Ufficio III, affinché proceda alla nomina di un membro della Commissione che deve occuparsi del disegno di legge ferroviario, in surrogazione dell'onorevole Pozzolini che fu sorteggiato, poichè quella Commissione è convocata per domani sera d'urgenza. Ritengo quindi necessario che l'Ufficio III si riunisca domattina alle 9 30. Se non vi sono opposizioni, rimarrà così stabilito.

**Ferracciù.** Chiedo di parlare.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare.

**Ferracciù.** Vorrei pregare la Camera di inscrivere nell'ordine del giorno delle sedute mattutine il disegno di legge che porta il numero 85: *Istituzione di una pretura nel comune di Terranova Pausania.* È un piccolo disegno di legge che non darà, almeno io credo, luogo a discussioni.

**Presidente.** Onorevole ministro dell'interno, acconsente?

**Depretis, ministro dell'interno.** Acconsento.

**Presidente.** L'onorevole Martini Ferdinando ha facoltà di parlare.

**Martini Ferdinando.** Io pregherei che fosse iscritto nell'ordine del giorno di una seduta antimeridiana un disegno di legge che non susci-

terà lunghe discussioni. È quello per vendita e permuta di beni demaniali, di cui credo sia distribuita la relazione.

**Presidente.** È quello di cui è relatore l'onorevole Giolitti. Ma non è ancora distribuita la relazione perchè io stesso mi era proposto di iscriverlo nell'ordine del giorno, di mia iniziativa.

**Martini Ferdinando.** Allora mi limito a far voti per la sollecita distribuzione della relazione.

**Presidente.** Dunque domattina, alle 10, seduta pubblica.

Alle 2 seduta pubblica.

La seduta è levata alle 6 e 5.

### Ordine del giorno per le tornate di domani.

Seduta antimeridiana.

1° Estensione di disposizioni della legge 1864 agli impiegati dell'amministrazione del censo ed uffici equivalenti. (72)

2° Modificazioni della circoscrizione territoriale militare. (71)

3° Modificazioni della legge sull'ordinamento dell'esercito e dei servizi dipendenti dall'amministrazione della guerra. (99) (*Urgenza*)

4° Disposizioni per promuovere le irrigazioni. (37) (*Urgenza*)

5° Bonificazione dell'Agro romano. (36)

6° Riparto delle spese occorrenti pel bonificazione dell'Agro romano. (80)

7° Istituzione di una pretura nel comune di Terranova Pausania. (85)

Seduta pomeridiana.

1° Svolgimento di proposte di legge: del deputato Bonghi per disposizioni relative agli stipendi dei maestri elementari; del deputato Mascilli per l'aggregazione del comune di Cerce Maggiore al mandamento di Campobasso.

2° Votazione a scrutinio segreto sopra i disegni di legge: Disposizioni per agevolare il credito a mite interesse alle provincie, ai comuni, consorzi e privati nei territori stati inondati nel 1882; Riforma della tariffa doganale.

3° Svolgimento di interrogazioni dirette ai ministri delle finanze, della marineria, di agricoltura e commercio e della pubblica istruzione

dal deputato Solimbergo, dal deputato Berio e altri, dal deputato Della Rocca, dal deputato Sorrentino, dal deputato Vacchelli, dal deputato Zeppa, dal deputato Berti Ferdinando e dal deputato Arnaboldi.

4° Bilanci definitivi pel 1883 dei Ministeri: di agricoltura e commercio (102, allegato VI); delle finanze, spesa (102, allegato V); di grazia e giustizia (102, allegato VII); della marineria (102, allegato II); dei lavori pubblici (102, allegato I).

5° Leva militare sui giovani nati nel 1883. (112)

6° Trattato di commercio e navigazione col Messico. (96) (*Urgenza*)

7° Trattato di commercio e navigazione col Montenegro. (98)

8° Convalidazione di decreti di prelevamento di somme dal fondo delle spese impreviste pel 1882. (6)

9° Maggiori spese del 1882 da aggiungersi al bilancio definitivo dello stesso anno. (56)

10° Convalidazione di decreto per prelevamento di somma dal fondo delle spese impreviste del 1883. (94)

11° Alienazione ad enti morali delle gallerie, biblioteche ed altre collezioni d'arte e d'antichità. (90) (*Urgenza*)

12° Stato degli impiegati civili. (68) (*Urgenza*)

13° Produzione dello zucchero indigeno. (117)

14° Assegnamento al comune di Norcia di un fondo già destinato alla costruzione di alcune fabbriche. (105)

15° Relazione di petizioni.

---

ERRATA-CORRIGE.

A pag. 3775, nel riportare l'articolo 50, è incorso un errore, là dove dice « *in ragione di nove decimi* » deve leggersi « *nella misura dell'88 per cento.* »

---

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

---

Roma, 1883. — Tip. della Camera dei Deputati  
(Stabilimenti del Fibreno).

