

CCCCXXXVII.

TORNATA DI MARTEDÌ 28 APRILE 1885

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BIANCHERI.

SOMMARIO. *Il presidente comunica una lettera dell'onorevole guardasigilli, con la quale si partecipa l'assoluzione per parte della Corte di appello di Bologna del deputato Costa, imputato di un reato pel quale la Camera aveva conceduta l'autorizzazione a procedere. = Intorno all'ordine dei lavori parlamentari parlano i deputati Canzi, Randaccio, Nicotera, il ministro delle finanze, i deputati Lazzaro, Bonghi e Lacava ed il presidente della Camera. = Il ministro degli affari esteri presenta un disegno di legge relativo alla convenzione sulle finanze egiziane con gli annessi documenti e quelli relativi alla pesca nell'Adriatico. = Discussione del disegno di legge concernente i provvedimenti per la marineria mercantile — Discorsi dei deputati Franchetti ed Elia. = Il presidente annuncia le seguenti domande di interrogazione e di interpellanza: del deputato Turbiglio, sopra le cagioni e responsabilità dei fatti intervenuti ultimamente nelle Università; del deputato Dini Ulisse, intorno ad una scuola di merceologia che, a quanto si dice, si starebbe per istituire in Firenze nell'Istituto di studi superiori o alla dipendenza di questo; del deputato Parenzo, sull'andamento del servizio telegrafico nel regno; del deputato Lazzaro, sulla libertà, segreto ed andamento del servizio telegrafico; del deputato Maranca-Antinori, sui danni prodotti dalle frane in parecchi comuni dell'Abruzzo Chietino, specialmente in quelli di Furci e di Castelfrentano, e sui provvedimenti che il Governo ha dati o intende di dare; del deputato Musini, a proposito delle misure eccezionali di pubblica sicurezza adottate in questi ultimi tempi in diverse parti della provincia di Parma; dei deputati Sanguinetti e Panattoni, intorno ad alcune operazioni di tesoreria che, corre voce, siasi compiute in questi ultimi tempi; del deputato Baccarini, se sia vero che siasi convenuto un compenso annuo di lire 800,000 per impedire che sieno noleggiati da potenze straniere i piroscafi della Società generale di navigazione, e in caso affermativo, se e quando presenteranno il relativo disegno di legge; un'altra del deputato Turbiglio, in questi termini: quali sieno i fatti o giudizi della relazione della Commissione d'inchiesta nominata con decreto 23 marzo che determinarono l'onorevole ministro dell'istruzione pubblica ad accettare le dimissioni del rettore dell'Università di Torino. E, se sia vero che il ministro dell'interno già abbia deciso il richiamo del prefetto senatore Casalis e sopra quali fatti o giudizi della relazione si fondi questa decisione del Governo. Ed una del deputato Indelli, intorno ad un arresto violento subito dal dottor Giuseppe Forti di Veroli e all'andamento generale dell'amministrazione del suo dica-*

stero — I ministri delle finanze e della marineria si riservano di comunicare ai colleghi assenti le dimande loro rivolte e di rispondere. — Il deputato Bonacci chiede notizie della salute del senatore Terenzio Mamiani — Risposta del presidente della Camera. — Sull'ordine dei lavori parlamentari parlano i deputati Branca, Lazzaro, Berio, Baccarini, Lacava, i ministri delle finanze, della marineria ed il presidente della Camera.

La seduta comincia a ore 2,20 pomeridiane.

Di San Giuseppe, segretario, dà lettura del processo verbale della tornata precedente, che è approvato: legge quindi il seguente sunto di una

Petizione.

3595. Barabesi Giulio, a nome anche di altri proprietari del comune di Massa Marittima, chiede che si provveda per legge all'affrancazione degli usi di legnatico gravanti su vari fondi di quel comune.

Congedi.

Presidente. Hanno chiesto congedo: per motivi di famiglia, l'onorevole Araldi, di giorni 20; per motivi di salute, l'onorevole Mussi, di 25.

(Sono conceduti.)

Comunicazione del ministro guardasigilli relativa ad un processo a carico del deputato Costa.

Presidente. Dall'onorevole ministro di grazia e giustizia è pervenuta alla Presidenza la seguente comunicazione:

“ Roma, 24 aprile 1885.

“ In continuazione della mia lettera del 20 settembre ultimo, di n. 9985, fo noto all'E. V. che la Corte di appello in Bologna con sentenza del 9 aprile andante, come apparisce dalla qui unita copia, assolvè l'onorevole deputato Andrea Costa dalla imputazione di complicità in violenze gravi in danno di un ufficiale dell'ordine amministrativo, per la quale quel tribunale lo aveva condannato alla pena della carcere per un anno.

“ Il ministro

“ E. Pessina. ”

Proposte e discussioni relative all'ordine dei lavori parlamentari.

Presidente. L'onorevole Canzi ha facoltà di parlare sull'ordine del giorno.

Nicotera. Chiedo di parlare,

Canzi. Dopo tanto discorrere che si è fatto qui per gl'interessi agricoli, dopo di essersi riconosciuta la grande urgenza di provvedervi, io vedo con meraviglia, che il disegno di legge sul riordinamento dell'imposta fondiaria, che sarebbe pure tanta parte di quei provvedimenti che si potrebbero prendere in vantaggio dell'agricoltura, si trovi relegato al numero 19 e non ha neppure la consueta raccomandazione dell'urgenza; anzi esso è preceduto da progetti che di urgenza non hanno carattere alcuno: cito, per esempio, il disegno di legge iscritto nel numero 16, che si riferisce ad un osservatorio magnetico! A me pare quindi evidente che sarebbe stato utile, e conforme alle necessità del paese di compilare diversamente l'ordine del giorno dei lavori parlamentari; ed è perciò che prima che la Camera prorogasse i suoi lavori, presentai al banco della Presidenza una domanda scritta, con la quale chiedevo che il disegno di legge per il riordinamento dell'imposta fondiaria fosse mutato di posto nell'ordine del giorno, e fosse collocato immediatamente dopo quello sulla marineria mercantile, e dopo le leggi cosiddette sociali. E con ciò mi sembrava di aver fatto molto. Ma, andai a casa; vi furono quarantagioni di vacanza: e, durante questi quaranta giorni, il mio divisamento si è mutato, non perchè i quaranta giorni mi abbiano dato tempo a riflettere, a pensare maggiormente a questo argomento; ma perchè durante questo periodo ho avuto campo di trovarmi a contatto col paese, quello che lavora, e di sentire la vera espressione dell'opinione pubblica.

Ebbi occasione in questi giorni di avvicinare le classi agricole, di correre le campagne, ed ho potuto constatare personalmente la somma indignazione che vi è nel paese, vedendo che si spongono sempre alle altre le leggi che si riferiscono al miglioramento ed all'assessamento delle cose agricole. Ed ho detto fra me: credendo di fare molto, ho fatto poco domandando che il disegno di legge per il riordinamento dell'imposta fondiaria fosse iscritto dopo quello sulla marineria mercantile, e dopo le cosiddette leggi sociali: ho sbagliato.

Infatti è evidente che questo disegno di legge ha un carattere di molta maggiore importanza che quello sulla marineria mercantile, e non voglio di-

sconoscere che questo possa avere anch'esso la sua gravità, ma certo g'interessi a cui si riferisce sono più circoscritti e più limitati: così pure non disconvegno che le leggi sociali sieno di grande importanza, e sieno desiderate; però la legge pel riordinamento dell'imposta fondiaria può considerarsi come la prima, la più importante di tutte le leggi sociali. Infatti è essa forse una legge politica? È forse una legge tecnica? No, o signori: io la credo veramente una legge sociale, perchè modificando la misura e la distribuzione dell'imposta, regola e migliora le condizioni materiali della grande massa dei cittadini.

Quindi mi parrebbe non logico se io consentissi ora in quello che aveva acconsentito prima, cioè che questo disegno di legge venisse discusso dopo le altre leggi sociali.

Però non vorrei essere frainteso. Domandando che si discuta per il primo il disegno di legge di perequazione dell'imposta fondiaria, non intendo di farmi fautore, o propugnatore del sistema di perequazione che è incluso nel disegno di legge che sta dinanzi alla Camera. Io mi onoro di far parte della Commissione che presentò la relazione sul disegno medesimo; ed io stesso ne ho accettato le conclusioni, ma subordinatamente; cioè nel caso in cui non si potesse far prevalere nella Camera il mio pensiero, che l'imposta sui terreni debba essere pagata come praticasi col l'imposta di ricchezza mobile o con quella sui fabbricati, ossia per denuncia e per accertamento.

Domando quindi che questo progetto del riordinamento dell'imposta fondiaria, che, come vedete, ha una denominazione larga, la quale abbraccia tutti i sistemi, sia discusso ora, non già perchè io intenda sostenere tutti i principii che sono in esso indicati, essendo io anzi contrario al sistema di perequazione a mezzo di catasto estimativo, ma perchè discutendosi quel disegno noi potremo discutere gli argomenti più importanti che si connettono alla questione agraria, fra gli altri quello della diminuzione dei tre decimi; discuteremo inoltre largamente quale sistema debba adottarsi per l'applicazione dell'imposta, e se non convenga per avventura abbandonare le vecchie idee di perequazione a mezzo del catasto estimativo, il quale poteva essere buono nei tempi passati, quando le condizioni dell'agricoltura erano normali e potrebbe esser meno conveniente oggi. Infatti il dire a chi soffre "vi daremo sollievo fra venti anni" non mi par nè logico nè umano.

Ad ogni modo io non voglio entrare nel merito; mi basta averne fatto qualche cenno per dimostrare la gravità del soggetto, e confido che i

collegli, i quali tutti in questi giorni hanno avuto occasione di stare a contatto col paese, vorranno consentire con me che il progetto del riordinamento dell'imposta fondiaria debba discutersi per il primo.

Presidente. L'onorevole Randaccio ha facoltà di parlare.

Randaccio. Per verità, io non avrei mai creduto che dopo la solenne deliberazione presa dalla Camera nell'ultima tornata precedente alle ferie, di iscrivere per primo nell'ordine del giorno il disegno di legge per i provvedimenti sulla marineria mercantile, potesse ancora sorgere in questa Camera una proposta per mutare quella deliberazione.

Io so benissimo che la Camera è sempre padrona di cambiare il suo ordine del giorno; so benissimo che è diritto di ogni deputato di poterne fare proposta quando lo creda; ma in questo caso speciale mi perdonerà l'onorevole Canai se io applicherò a lui l'antica sentenza; *summum jus summa injuria*. Onorevoli colleghi, da quattro anni sta dinanzi al Parlamento la questione della marineria mercantile: affine di studiarla, benchè di studi non ci fosse affatto bisogno, fu per legge espressamente istituita una Commissione di inchiesta, i risultati della quale, trascritti in sette grossi volumi, ognuno ha avuto tempo ed agio di esaminare.

Il 26 novembre 1883 il Governo ha presentato le sue proposte in un disegno di legge.

Il 31 maggio 1884 la vostra Commissione vi ha riferito intorno ad esse. Mi parrebbe ormai tempo di finirla. Gli interessi che la marineria mercantile rappresenta, interessi che io proclamo altamente essere assolutamente nazionali e non regionali, non sono certamente meno gravi, nè meno importanti di qualsiasi altro interesse; ed io credo che abbiano ormai diritto di essere presi in considerazione dalla Camera, e di ottenere almeno la soddisfazione di formare oggetto di una discussione.

Per queste ragioni io confido che la Camera manterrà inalterato il suo ordine del giorno.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Nicotera. (*Segni di attenzione*)

Nicotera. Io desidero di non essere frainteso nè qui dentro nè fuori.

Prendo a parlare non perchè, in massima, io sia contrario alla discussione del disegno di legge per la perequazione fondiaria; chè anzi lo credo un atto di giustizia, e dirò di più, ho profonda convinzione, che la perequazione fondiaria, lungi dal riuscire nociva ad una parte d'Italia, quando

fosse discussa con criteri savi, con criteri giusti, sarebbe invece nella sua applicazione un grandissimo bene per le provincie meridionali, le quali vedrebbero così migliorate le condizioni della proprietà.

Date queste spiegazioni, le quali mi mettono in condizione di non essere frainteso, nè qui dentro nè fuori, mi permetto di fare poche osservazioni all'amico Canzi, nell'interesse stesso della tesi che egli sostiene.

L'onorevole Canzi ha detto: Ma, signori, badate che l'opinione pubblica si commuove. La questione della crisi agraria è gravissima, e merita che voi ve ne occupiate; ed il modo migliore è quello, di discutere sollecitamente il progetto di legge per la perequazione fondiaria.

Mi permetta il mio amico Canzi, che io dissenta da lui in questa opinione. Io non credo, che quando noi avremo discusso il disegno di legge per la perequazione fondiaria; e per le conseguenze che esso produce, e per il tempo necessario alla sua applicazione, l'agricoltura se ne avvantaggerà di molto. Per le conseguenze? Ma, onorevole Canzi, come vuole che la crisi agraria ritragga da questo progetto dei grandi vantaggi? Forse una parte dei proprietari, che sono molto aggravati vedranno sgravata equamente la loro proprietà. Ma la crisi agraria non colpisce solo i proprietari, colpisce pure gli agricoltori e i contadini.

Ma poi volendo anche per un momento concedere che la perequazione fondiaria sia una specie di talismano destinato a guarire tutti i mali profondissimi dell'agricoltura, e noi potessimo discutere oggi questo importante progetto di legge, quando si attuerebbe? Taluni dicono tra 20 anni, io mi attengo ad una media di soli 10 anni; ebbene fra 10 anni chi ci dice che le condizioni agrarie del nostro paese saranno quelle che sono oggi? Quindi secondo me il sostenere la necessità della immediata discussione di questo disegno di legge, dal punto di vista dell'interesse agrario, manca di base, perchè non raggiungerebbe lo scopo che tutti desideriamo.

Io ho sempre creduto che il peggiore dei mali sia quello di creare delle illusioni, e delle correnti le quali poi, smentite dai fatti, producono effetti contrari e nocivi.

Se noi cominciassimo oggi stesso a discutere questo importantissimo progetto della perequazione fondiaria, domando a ciascuno di voi, potremmo sperare di portarne a termine la discussione prima delle vacanze estive? S'intende bene che non è questo un progetto che si può leggere

e votare: non so se richiederebbe il tempo che fu impiegato nella discussione del progetto della legge universitaria dell'onorevole Baccelli; non so se richiederebbe il tempo impiegato nella discussione delle convenzioni ferroviarie; ma è certo che è una di quelle proposte di legge che richiedono una discussione di molte settimane. Abbiamo una data fatale, 28 aprile! Quanto altro tempo credete che potrà il Parlamento rimanere riunito?

Una voce. Due mesi.

Nicotera. Che due mesi! Non fatevi illusioni: vi sono tante probabilità, che io non voglio neppure accennare per non fare il profeta di cattivo augurio, le quali, allontaneranno presto molti nostri colleghi. Già taluni sono andati a ricoverarsi nelle isole, per tema di rimanerne fuori. Ma poi, siano pure due mesi; toglietene le feste e ditemi quante sedute utili rimangano.

Si dovranno discutere i bilanci. E questa volta la discussione dovrebbe essere seria, molto seria, per la nuova legge di contabilità. Fino ad oggi, almeno se le notizie sono vere, la Commissione del bilancio non si è trovata in numero.

Lacava. Chiedo di parlare.

Nicotera. La Commissione del bilancio sarà chiamata ad esaminare e discutere le molte note di variazione presentate fresche, fresche; le quali note di variazione potrebbero sollevare un'altra questione, cioè questa: se, per avventura, con le note di variazione, il Ministero non miri a sottrarre all'esame ed al giudizio del Parlamento una certa spesa. (*Senso*)

Come vede l'onorevole Canzi, anche con le migliori intenzioni del mondo, se incominciasse a discutere oggi il disegno di legge di perequazione fondiaria, di qui a qualche giorno, quando la nostra solerte Commissione del bilancio si troverà in numero, ed avrà discusso le questioni che si connettono alle variazioni presentate al bilancio, dovremo abbandonarlo. Tanto più poi se il Parlamento vorrà occuparsi di qualche altra questione, della quale mi pare oramai venuto il tempo opportuno di trattarne, non dal punto di vista del Ministero o di un ministro, ma dal punto di vista molto più elevato degli interessi del paese; intendo la politica estera. Poichè, o signori, non è permesso che il Parlamento ignori ciò che si dice a studenti, e a giornalisti, e vedere pubblicati dai giornali i trattati di alleanza segreti, e pubblicati gli articoli, ed il Parlamento vivere nella nebulosa. (*Bravo! Bene! a sinistra*)

Ora, o signori, se tutto questo voi volete fare, mi consentirete che non è possibile in questo stato di cose di discutere seriamente il grave

disegno di legge della perequazione fondiaria. Ed allora, onorevole Canzi, senza che Ella lo volesse, avremmo data la precedenza ad un disegno di legge per creare un'illusione nel paese.

Io convengo che il disegno di legge per la perequazione fondiaria sia urgente, sia grave e di supremo interesse; ma l'onorevole Canzi converrà con me, che il disegno di legge per la marineria mercantile è anche esso uno di quei progetti che merita tutta la considerazione del Parlamento perchè interessa, non una regione, ma tutta l'Italia, giacchè tutta l'Italia è interessata allo sviluppo del suo commercio marittimo. Dobbiamo pensare che in Italia abbiamo due sorgenti di ricchezza, le quali sono state trascurate finora: l'agricoltura ed il commercio marittimo; se non sappiamo trarre profitto da queste due grandi sorgenti di ricchezza nazionale, è inutile che l'egregio ministro Magliani si affatichi a migliorare il bilancio dello Stato.

Ora io non voglio ricordare alla Camera gl'impegni presi, come ha fatto il collega Randaccio, perchè si sa che la Camera delibera il suo ordine del giorno ed è sempre padrona di mutarlo; ma, signori, volete proprio che il Parlamento prenda le vacanze senza che abbia discusso questo importantissimo disegno di legge sulla marineria mercantile, il quale ha per lo meno sull'altro, per la perequazione fondiaria, il vantaggio dell'attuazione immediata, potendosi sperare che il condiscendente Senato, divenuto, in certo modo, per le inchieste, una divisione del Ministero dell'interno, (Bene! Bravo! a sinistra) come ha votato l'esercizio delle ferrovie, voterà anche più volentieri la legge sulla marineria mercantile? Ed allora, o signori, si sarà reso un grande servizio al paese.

In un momento in cui il paese si impensierisce della tendenza del Governo per una politica coloniale, è evidente che la quistione della marineria mercantile si collega strettamente ad essa.

Io quindi ritengo che il mio amico Canzi non vorrà insistere, dopo queste considerazioni, nella sua proposta di discutere immediatamente il disegno di legge per la perequazione fondiaria. Questo disegno noi lo discuteremo a tempo opportuno, e sono certo che ci troveremo perfettamente d'accordo, specialmente da questo lato della Camera. Non ci saranno divisioni regionali, primo perchè tutti sapremo ispirarci agli alti interessi della nazione, (Bravo! Bene!) secondo, perchè in realtà tutti vogliamo la stessa cosa, e io quasi quasi direi, che abbiamo più interesse noi, che rappresentiamo le provincie meridionali, che quel disegno di legge sia discusso,

di quello che l'abbiano le altre regioni d'Italia, perchè disgraziatamente la proprietà nel Mezzogiorno ha un valore infinitamente minore di quello che dovrebbe avere, e che certamente acquisterebbe con un buon catasto e con lo sviluppo delle comunicazioni ferroviarie.

Prima di finire voglio fare al mio amico Canzi un'altra considerazione, ed è questa.

A porre termine alla grave questione suscitata dai diversi lati della Camera (intendo dire della questione agraria) il Governo, per bocca dell'onorevole presidente del Consiglio ha promesso che a gennaio sarà diminuito il prezzo del sale, e un decimo dell'imposta fondiaria.

Naturalmente il presidente del Consiglio nel fare questa promessa ebbe cura di avvertire che le diminuzioni saranno accompagnate dal rimaneggiamento di alcune altre imposte; e noi sappiamo oramai che cosa significhi il rimaneggiamento. Significa cioè, che alla diminuzione del prezzo del sale, e alla diminuzione del decimo, che per me è molto poca cosa, perchè farà perdere al bilancio dello Stato 9 o 10 milioni, senza migliorare la condizione dei proprietari si provvederà aumentando alcune altre imposte.

Siamo avvertiti e sappiamo che, nel mese di novembre, quando si riaprirà la Camera (e speriamo che si riapra proprio nel mese di novembre: perchè, se si seguisse il sistema dell'anno scorso, arriveremmo a gennaio senza aver fatto nulla) siamo avvertiti che, nel mese di novembre, il Governo ci presenterà un *omnibus* che conterrà da una parte sgravi, dall'altra aggravii; e, ritenendo che la perequazione fondiaria è uno (*uno!*) dei rimedi che si vogliono recare a sollievo dei contribuenti, sarà allora il momento opportuno di domandare che, insieme con l'*omnibus*, si discuta la perequazione fondiaria.

Per ora, sia perchè è più importante si discuta la questione della marineria mercantile, sia perchè, con tutte le buone intenzioni della Camera e del Governo, non sarebbe possibile di portare a compimento la questione della perequazione fondiaria, visto che è pure necessario si discutano i bilanci, io prego il mio amico Canzi di non pregiudicare la questione e di lasciar l'ordine del giorno come si trova.

Discutiamo la legge della marineria mercantile; discutiamo i bilanci; e, se ci avvanzerà tempo, vedremo se converrà discutere pure la perequazione fondiaria. È certo che, se si trovasse un numero sufficiente di deputati che volessero passar l'estate a Roma per discutere la perequazione fondiaria (non dubito che l'onorevole Canzi mi presterà fede), io

sarei di quel numero; ad ogni modo, per ora, non inceppiamo i nostri lavori, e discutiamo il disegno di legge sulla marineria mercantile.

Presidente. Onorevole Nicotera, Ella, nella improvvisazione del suo discorso, ha proferito una frase che potrebbe parer poco riverente verso l'altro ramo del Parlamento, pel quale non possiamo che nutrire sentimenti di grande rispetto e di somma deferenza. Io son certo che le sue parole hanno male risposto al suo pensiero; perciò La inviterei a dare ad esse la propria significazione, e liberarmi così dal penoso ufficio di dover disapprovare le sue parole.

Nicotera. Onorevole signor presidente, niuno può mettere in dubbio i sentimenti di rispetto che io professo verso l'altro ramo del Parlamento; anzi, dirò di più, non possono essere dubbi i miei principii in quanto alla necessità di serbare alto il prestigio all'altro ramo del Parlamento; ma, lo confesso, da qualche tempo in qua (mi lasci dire proprio la verità) si dicono e si pensano, da chi si preoccupa della conservazione delle istituzioni...
(Rumori)

Presidente. Onorevole Nicotera, senta, a noi non appartiene giudicare quanto si fa nell'altro ramo del Parlamento. (Approvazioni)

Nicotera. Onorevole presidente, io desidero che le mie parole non siano fraintese. Esse del resto sono meno severe di quelle adoperate in quel Consesso da autorevoli senatori. (Si ride a sinistra)

Presidente. Senta, onorevole Nicotera; ripeto che Ella non può farsi giudice delle azioni del Senato, o dei suoi membri. Essi possono esprimere liberamente il loro avviso su quanto fanno; ma non è lecito a nessuno di noi censurarli. Le relazioni che passano fra i due rami del Parlamento, ripeto ancora che son relazioni di grande rispetto e di deferenza.

E confido che l'onorevole Nicotera conviene in questi miei sentimenti.

L'onorevole Lazzaro ha facoltà di parlare.

Lazzaro. Io prima di interloquire sulla questione dell'ordine del giorno, desidererei di sapere come la pensi il Governo.

Magliani, ministro delle finanze. Chiedo di parlare.

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

Magliani, ministro delle finanze. La Camera rammenterà che dopo alcune vive discussioni, si deliberò che alla ripresa dei lavori parlamentari dovesse discutersi per primo il disegno di legge per i provvedimenti riguardanti la marineria mercantile, e che dopo questo disegno di legge

seguissero gli altri tre così detti sociali. Queste deliberazioni solenni della Camera costituiscono un impegno da parte del Parlamento e del Governo verso il paese, ed io non credo che sia sopravvenuto alcun fatto così grave, così nuovo, così straordinario, che possa giustificare un'improvvisa mutazione dell'ordine del giorno.

Il Governo quindi è fermo nel suo giudizio che l'ordine del giorno non debba essere alterato.

Vi è poi, o signori, una ragione anche impellente di urgenza per dare il posto di onore alla legge sulla marineria mercantile.

La Camera sa, che sta per spirare l'ultima proroga del trattato di navigazione con la Francia; è impossibile di ricominciare le trattative per rinnovare una convenzione di navigazione, utile al nostro paese, se non si stabilisce a base delle trattative medesime, il nostro diritto interno sul cabotaggio.

A prescindere dunque dalla necessità e dalla urgenza di soccorrere questa grande inferma, che è la marineria mercantile, e di restaurare questo grande elemento di forza nazionale, v'è anche una ragione internazionale, che consiste nella necessità di stabilire il nostro diritto interno sul cabotaggio, per poter ripigliare le trattative di negoziati per un trattato di navigazione colla Francia.

Detto ciò, per appoggiare l'opinione dell'onorevole Nicotera, conforme, in questa parte, alla opinione del Governo, io aggiungo che nessuno più del Governo e nessuno più specialmente di me, è convinto della necessità e della urgenza di porre subito mano alla riforma della imposta fondiaria, e questo ho già dichiarato altra volta, e ripeto oggi. Ma la questione non è punto pregiudicata, e credo che l'onorevole mio amico personale Canzi potrà esser ben contento di ritornare alla sua prima proposta, cioè che la legge sull'ordinamento della imposta fondiaria venga in discussione dopo le quattro leggi, a cui il Parlamento ha deliberato di dare la precedenza. (Benissimo!)

Io spero che le discussioni, relative a queste quattro leggi, non saranno eccessivamente lunghe, e che perciò nello scorcio di questa Sessione si potrà affrontare anche l'arduo problema del riordinamento della imposta fondiaria.

Quindi io mi auguro che l'onorevole Canzi non voglia insistere nella sua proposta, riservandosi di riproporre alla Camera ciò, che egli, altra volta, aveva domandato, cioè che il disegno di legge, che figura al numero 19 dell'ordine del giorno, prenda il posto dopo i quattro disegni di

legge, che la Camera già deliberò dovessero avere la precedenza.

Ed ora io dovrei in nome del Governo protestare contro le parole che sono state udite testè, e che sfuggirono nel calore dell'improvvisazione, dal labbro dell'onorevole Nicotera, rispetto all'altro ramo del Parlamento; ma me ne astengo perchè temerei d'offendere la stessa dignità dell'alto Consesso, al quale mi onoro di appartenere; e me ne astengo anche dopo le dichiarazioni autorevoli ed opportune fatte dal nostro illustre presidente.

Conchiudo pregando l'onorevole Canzi di non insistere nella sua proposta.

Canzi. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Canzi. Risponderò brevemente all'onorevole Randaccio.

Se le stesse parole con le quali egli volle contraddirmi le avesse dette per la mia proposta, io non avrei potuto desiderare alleato migliore. Infatti il suo discorso si riassume in questo: progetto vecchio studiato e ristudiato; il paese attende! Ella comprenderà, onorevole Randaccio, che se queste parole le avesse pronunziate, parlando del riordinamento dell'imposta fondiaria, sarebbero molto più appropriate che non applicate alla marineria mercantile, per quanto sia lungo il tempo trascorso da che si aspetta che questa legge sia approvata.

Infatti, signori, il disegno di legge per la perequazione fondiaria è quello che da più lungo tempo si trascina nei banchi della Camera; da più di 20 anni!

Potè spiacermi l'udire la voce dell'onorevole Nicotera opporsi al mio desiderio di portare variazione nell'ordine del giorno; ma in pari tempo mi è stato di grande soddisfazione l'udire questa stessa voce tanto autorevole in tutta Italia, tanto ascoltata specialmente nell'Italia meridionale, appoggiare il concetto di una giusta distribuzione dell'imposta fondiaria. E questo mi conforta a sperare che quando verrà il desiderato momento di poter largamente discutere la importante questione, noi potremo essere concordi nell'affermare quei principii di giustizia che sono nell'animo di tutti, ma che pur troppo finora, per cause che a nessuno possono imputarsi, non poterono essere applicati.

Non posso però consentire in alcuni apprezzamenti fatti dall'onorevole Nicotera. Egli ha detto infatti che non potremmo riprometterci dal disegno di legge per la perequazione grandi vantaggi per l'agricoltura, imperocchè con esso si migliorereb-

bero soltanto le condizioni di molti proprietari mediante una più equa distribuzione dell'imposta.

Forse io mi sono spiegato male; ma il mio concetto è questo: e cioè che se io voleva che si discutesse tosto il disegno di legge sull'imposta fondiaria gli è perchè sono fiducioso che in questa occasione si potrebbe esaminare quale sistema si potrebbe applicare per l'esazione dell'imposta, come pure avrei fiducia potesse venir adottato quello dell'accertamento per mezzo delle denuncie; il qual sistema potrebbesi applicare in pochi mesi.

Voce a sinistra. È un pessimo sistema.

Canzi. Sarà pessimo o buono; ma il fatto è questo che se l'Italia agricola può dirsi in sofferenza non è già perchè *ovunque* le condizioni sieno cattive, bensì perchè sono tali nella maggior parte delle località e per il più degli agricoltori.

Ora voi vedete quanto venga ad essere aggravata la condizione degli agricoltori disgraziati se alle sofferenze naturali, dipendenti cioè dalle condizioni agricole locali, si aggiunga lo spargimento nell'applicazione dell'imposta. Ciò premesso, se voi trovaste un congegno applicabile in pochi mesi, mediante il quale vi fosse possibile di far pagare al produttore in proporzione di quello che effettivamente produce e ricava dai suoi terreni, voi avreste già arrecato un grande sollievo all'agricoltura.

Disse anche l'onorevole Nicotera, con parole gentili al mio indirizzo, delle quali io gli sono grato: badate, che in ogni modo, è troppo tardi; siamo al 28 aprile, e per quanto facciate, se anche si cominciasse ora la discussione del progetto, non potremmo condurla a termine. (*Conversazioni a bassa voce*) Io desidero che i miei colleghi ascoltino le mie parole affinchè siano almeno in grado di riferire ai loro elettori per quali motivi eventualmente non hanno dato il loro voto alla mia proposta.

Disse dunque l'onorevole Nicotera che ora è troppo tardi. In via assoluta io questo non l'ammetto: abbiamo davanti a noi due mesi, e se la Camera ne avesse la volontà, potrebbe discutere anche la legge per la riforma dell'imposta fondiaria.

Consento però che la cosa praticamente non sia facile; ma vogliamo noi rifiutarci anche di dare un semplice affidamento morale al paese, dimostrandogli oggi con un voto, che è nostra intenzione di discutere il più prontamente possibile questa legge? Imperocchè cosa può ora il paese pensare di noi vedendo che questa legge trova il suo posto nell'ordine del giorno dopo l'*istituzione di un osservatorio magnetico*?! Ondè io non

posso consentire che il disegno in questione rimanga al posto, ove ora si trova.

L'onorevole Nicotera ha addotto altre ragioni per indurmi a modificare la mia proposta. Io non disconosco che la legge sulla marineria mercantile abbia una grande importanza, aumentata ancora, come disse benissimo l'onorevole Nicotera, dalle circostanze in cui ci troviamo giacchè la questione della politica coloniale evidentemente si collega con quella della marineria mercantile.

Inoltre devo tener calcolo degli impegni assunti da miei amici politici e personali, devo tener calcolo che tutto è predisposto per la immediata discussione di questa legge, che molti deputati hanno già preparati i loro discorsi; devo considerare infine, che la legge sulla marineria mercantile si può, se si vuole, discutere in pochi giorni.

Per tutti questi motivi, mentre non comprenderei che l'ordine del giorno fosse mantenuto così com'è, acconsento che sia posto in discussione il progetto sulla marineria mercantile, a condizione però che il disegno di legge relativo alla perequazione dell'imposta fondiaria venisse discusso subito dopo.

Confido che la Camera, consentendo in questo mio desiderio, che io credo legittimo e giusto, vorrà sodisfarlo. Equand'anche poi, prima delle vacanze, non fosse possibile cominciare la discussione del disegno di legge sulla perequazione fondiaria, credo che voi, onorevoli colleghi, sareste contenti di aver modificato l'ordine del giorno, non fosse altro come prova che la Camera è veramente, fermamente risoluta di risolvere colla maggiore prontezza quest'arduo e gravissimo argomento.

Non ho altro da dire.

Presidente. Dunque Ella modifica la sua proposta?

Canzi. Sì, ma in questo senso, che il disegno di legge, che è iscritto al numero 20, sia iscritto al numero 2.

Presidente. Ma, siccome per ora non trattasi di altro che di vedere se devesi cominciare la discussione del disegno di legge sulla marineria mercantile, così la Camera è sempre padrona di cambiare il suo ordine del giorno per istabilire l'ordine di discussione dei disegni di legge iscritti. Mi pare quindi che, per ora, potrebbe chiudersi l'incidente sollevato dall'onorevole Canzi.

Bonghi. Chiedo di parlare.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Bonghi.

Bonghi. Ma, quando l'onorevole presidente persistesse nell'opinione che ha espressa, allora sarebbe inutile continuare la discussione.

Presidente. Ho manifestata una mia opinione, ma Ella ha ben diritto di parlare.

Bonghi. A me pare d'altra parte, poichè si è discusso sinora sull'ordine del giorno, che si possa fare, rispetto al disegno di legge sulla perequazione fondiaria, quello che si fece il giorno in cui fu iscritto al numero 1 il disegno di legge sulla marineria mercantile, cioè fissare sin d'ora il posto che deve prendere nell'ordine del giorno, il disegno di legge sulla perequazione, acciocchè si possa invocare a favore di questo posto all'ordine del giorno quella deliberazione della Camera, che oggi è stata invocata a favore del posto che nell'ordine del giorno tiene il disegno di legge sulla marineria mercantile.

Sicchè, se l'onorevole presidente acconsentisse che la Camera fosse oggi chiamata a deliberare, direi alcune parole; non acconsentendo, mi tacerai.

Presidente. Io non posso oppormi che la Camera prenda ora le deliberazioni che crede, ma è dovere mio di osservare che essa può sempre cambiare le sue deliberazioni, inquantochè dell'ordine del giorno la Camera ha sempre l'assoluta padronanza. Sicchè per ora mi pare si potrebbe lasciare l'ordine del giorno come sta: esaurita poi la discussione del disegno di legge sulla marineria mercantile, l'onorevole Bonghi o l'onorevole Canzi avranno tutto il diritto di proporre che immediatamente sia iscritto nell'ordine del giorno e discusso il disegno di legge sulla perequazione fondiaria. Onde se oggi la Camera deliberasse, anche in conformità del desiderio dell'onorevole Bonghi, potrebbe sempre mutare l'ordine dei suoi lavori.

Quindi a me pare, ripeto ancora, che, per ora, basti dichiarare risoluto l'incidente sollevato dall'onorevole Canzi.

Se però all'onorevole Canzi ed all'onorevole Bonghi piacesse di fare una proposta, io consulerei la Camera.

L'onorevole Lazzaro ha facoltà di parlare.

Lazzaro. Io non entrerò nel merito della questione una volta che è stata posta così bene dall'onorevole nostro presidente. Oramai abbiamo visto che questi mutamenti quasi, direi, repentini del nostro ordine del giorno conducono a nulla, e si perde tempo, ed io per non far perder tempo alla Camera ho domandato il parere del Governo intorno a questa questione.

In ogni modo se si crede di fare una proposta diversa da quella cui ha accennato l'onorevole presidente della Camera, io ne faccio una per conto mio, propongo cioè la sospensiva.

Cominciamo a discutere oggi il progetto per la marineria mercantile, e quando l'avremo discusso allora sarà il caso di vedere che cosa la Camera debba fare, perchè determinare fin d'oggi quello che vorremo fare da qui a venti giorni significa prendere una deliberazione inutile, che non potrà riuscire ad altro che a rinnovare dei mutamenti i quali non servono che a screditare il prestigio del Parlamento.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Bonghi.

Bonghi. L'onorevole Canzi ha fatto una proposta; se egli la mantiene io credo che la Camera debba deliberare sulla medesima; la sospensiva dell'onorevole Lazzaro non sarebbe che il votar contro a quella proposta, vale a dire deliberare contro l'iscrizione nell'ordine del giorno del disegno di legge sulla perequazione fondiaria.

Io fo osservare che le osservazioni state fatte sinora alla proposta dell'onorevole Canzi provano che la Camera può deliberare anticipatamente il suo ordine del giorno, e che la deliberazione che essa prende è di gravissimo momento, ed impedisce una deliberazione diversa; sicchè io credo che, quando ora si deliberasse sulla proposta dell'onorevole Canzi, o su quella del Governo, e la Camera accettasse o l'una o l'altra, noi avremo concluso che la legge sulla perequazione debba precedere la discussione di altre leggi; mentre quando non si deliberasse, noi ricominceremo questa discussione ad ogni legge che avessimo esaurita del nostro ordine del giorno: Credo quindi più opportuno che la Camera deliberi oggi. Essa ha davanti a se due proposte, l'una dell'onorevole Canzi, perchè la legge della perequazione fondiaria sia posta nell'ordine del giorno dopo la legge sulla marineria mercantile, e l'altra del Governo perchè la legge di perequazione sia invece posta all'ordine del giorno dopo quella per la modificazione alla legislazione sugli scioperi, vale a dire che a vece del n. 19, prenda il n. 5.

Ora io desidererei che fosse approvata la proposta dell'onorevole Canzi per dare affidamento al paese che aspetta da tanto tempo la giustizia, che fu proclamata da ogni parte della Camera e dal banco dei ministri, ed abbia almeno la sicurezza che la Camera ha riconosciuta l'importanza della legge, che si domanda, e non la lasci al 19° numero nell'ordine del giorno.

Domando dunque al Governo: accetta esso che si discuta la legge di perequazione fondiaria come la prima delle leggi sociali, secondo la proposta dell'onorevole Canzi? Se esso l'accetta, io la voterò; se no, parendomi che la votazione riescirebbe

vana, io mi accontenterò della proposta del Governo.

Questa legge di perequazione messa al numero 2 o al numero 5, servirebbe come di vela per portare più prontamente e più facilmente in porto tutte le altre leggi che le stanno davanti. Tutti coloro i quali hanno interesse perchè questa legge arrivi alla discussione, non faranno impedimento a che la discussione delle altre proceda più spedita.

Noi dunque fissando fin d'ora la discussione di questa legge, non solo promettiamo alle popolazioni che vogliamo fare giustizia, ma rendiamo più facile e più sollecita la discussione delle leggi anteriori.

Sicchè io concludo: o il Governo accetta la proposta dell'onorevole Canzi ed io la voto, o non l'accetta ed io prego l'onorevole Canzi di ritirarla, accontentandosi delle dichiarazioni del Governo.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Lacava.

Lacava. Io ringrazio l'onorevole Nicotera di avermi dato occasione di dire alla Camera in quale stato si trovino i lavori della Commissione del bilancio; dappoichè l'onorevole Nicotera parlando sull'ordine del giorno ha rilevato che la Commissione del bilancio anche oggi non si è trovata in numero per continuare l'esame dei bilanci.

La Commissione del bilancio, onorevoli signori riflette le condizioni della Camera...

Una voce. ... del Governo.

Lacava. ... di cui è l'emanazione; e come vediamo pochi sedere qui, è naturale che pochi seggano anche nella Commissione generale del bilancio.

La Camera ricorderà, che noi usciamo da una discussione, quale fu quella delle convenzioni, che tenne occupata per due mesi la Camera; e che molti commissari del bilancio facevano parte della Commissione per le convenzioni, e molti altri presero parte a quella discussione, onde è che la Commissione del bilancio non poté riunirsi così di frequente. Nondimeno, anche durante quella discussione, la Commissione del bilancio si riunì più volte, e su dieci bilanci di assestamento del 1884-85 ne discusse sette. Rimasero tre bilanci, cioè quello della istruzione pubblica, quello della marineria e quello dell'entrata; ma i relatori di essi hanno già le loro relazioni pronte da più tempo; quindi non può dirsi nemmeno che da parte loro siasi rallentato il lavoro.

È vero che la Commissione del bilancio non si è trovata in numero per due volte; ma io confido

che lo sarà questa sera alle 9, ora in cui è stata di nuovo convocata, poichè veggo presenti molti colleghi, giunti mercè le premure del nostro presidente, che ha telegrafato due volte agli assenti perchè non mancassero.

E poichè ho la facoltà di parlare, aggiungerò che una delle ragioni per cui la Commissione del bilancio non ha potuto portare innanzi a voi la relazione sul bilancio di assestamento, è stata perchè dal Governo s'invisano continuamente delle note di variazione, note di variazione le quali fanno ogni giorno ricominciare ai relatori il loro lavoro. Difatti l'ultima nota di variazione è del 24 di aprile!

Non è ora il momento di discutere del modo e del tempo in cui il Governo manda le note di variazione; questa discussione si farà in occasione del bilancio di assestamento 1884-85; colgo però l'occasione per pregare il Governo, di mandare fin d'ora tutte quelle note di variazione che crederà necessarie pel bilancio 1885-86; perchè altrimenti le Sotto-commissioni che lavorano attorno a quel bilancio non potranno compiere i loro lavori.

Magliani, ministro delle finanze. Chiedo di parlare.

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

Magliani, ministro delle finanze. Anzi tutto mi permetta la Camera di rispondere una parola all'onorevole Lacava il quale ha accusato il Governo di intralciare il lavoro della Commissione del bilancio colle note di variazione. La Camera vedrà come stanno le cose quando verranno in discussione i bilanci; per ora mi limito a dir questo: le note di variazione sono una necessità imprescindibile per sistemare la contabilità, e per corrispondere alle esigenze dei servizi pubblici, e non dipende dalla volontà del Ministero, il farle o il non farle. È evidente che se la legge d'assestamento fosse stata votata in tempo molte di quelle che si chiamano note di variazione per la legge di assestamento, sarebbero regolazioni di conti che la Camera dovrebbe approvare in occasione del rendiconto consuntivo.

È naturale che ritardando l'approvazione della legge di assestamento, si riversi sovr'essa gran parte di quelle sistemazioni definitive che si attendono al conto consuntivo. Quando le leggi come quella sulla contabilità di Stato non sono applicate secondo lo spirito che le informa avvengono necessariamente codesti inconvenienti.

Io dico ciò per giustificare l'opera dei miei colleghi e la mia stessa in ciò che si attiene all'invio delle note di variazioni: non già per

ritorcere un'accusa qualunque alla Commissione generale del bilancio.

Chiuso questo incidente, debbo rispondere alle interpellanze precise dell'onorevole Bonghi e dell'onorevole Canzi.

Il Governo intende di conciliare le deliberazioni già prese dalla Camera coll'urgente necessità di discutere il disegno di legge sulla perequazione fondiaria. Ed è perciò che ha dichiarato e dichiara che è disposto ad accettare la proposta, quando fosse presentata, che il disegno di legge sulla perequazione fondiaria prenda il n. 5 dell'ordine del giorno.

Se però l'onorevole Canzi persistesse nella sua domanda che fosse assegnato a questo disegno di legge il n. 2, io lo pregherei almeno di aspettare che sia presente nell'Aula il ministro di agricoltura e commercio, che è il proponente dei tre disegni di legge che seguono immediatamente il numero primo; e spero che egli troverà molto giusta e corretta questa mia proposta. In ogni caso poi faccio anche osservare che le tre leggi le quali, per deliberazione della Camera, seguono il numero primo dell'ordine del giorno, sono tali che potranno, io credo, esser discusse anche in sedute straordinarie della Camera, e in ogni modo non daranno luogo a troppo lunghe discussioni. Anzi io spero che la stessa legge sulla marineria mercantile darà luogo ad una efficace sì ma breve discussione.

Conchiudo, poichè temo di non essere stato chiaro abbastanza, ripetendo che, quando se ne facesse formale domanda, il Governo è disposto ad accettare che il riordinamento dell'imposta fondiaria venga iscritto al numero 5 dell'ordine del giorno, conciliando in questa guisa il desiderio della Camera di discutere immediatamente i provvedimenti sulla marineria mercantile con quello che tutti abbiamo di affrettare la discussione del disegno di legge sulla perequazione fondiaria.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Lacava.

Lacava. Io non credevo veramente che l'onorevole ministro...

Presidente. Ma vediamo di non complicare la questione!

Lacava. Scusi, l'onorevole ministro ha detto alcune parole all'indirizzo della Commissione che non posso lasciare senza risposta. Io non credevo che l'aver notato un fatto, cioè che noi abbiamo avuto continuamente delle note di variazioni, una delle quali il 24 aprile, avesse dovuto provocare da parte del ministro delle finanze, una censura alla Giunta del bilancio per non

aver presentato ancora la relazione della legge sul bilancio di assestamento.

Io diceva alla Camera che la Commissione del bilancio aveva lavorato anche durante il periodo testè scorso di questa Sessione, prima che si prendessero le vacanze, e che aveva già discussi 7 dei 10 bilanci. Sebbene non si sia trovata in numero in questi ultimi giorni, pure, dalle notizie che ho, la Commissione potrà questa sera trovarsi in numero, e quindi risolvere tutte le questioni che riguardano il bilancio di assestamento. Diceva che una delle cause del ritardo sono state le continue note di variazione che il Ministero ha mandato alla Commissione del bilancio. E credo che forse il ministro delle finanze debba mutare il sistema di mandare per mezzo della Presidenza della Camera alla Commissione del bilancio queste note di variazione, ed invece dovrà presentarle alla Camera, poichè ogni nota di variazione parmi sia un nuovo disegno di legge. Se così si facesse indubbiamente avremmo minor numero di note di variazione. Col sistema attuale i singoli deputati non conoscono queste note di variazione se non quando vengono presentate le relazioni della Commissione, onde le mutazioni restano un segreto fra il Ministero e la Commissione del bilancio, (*Bravo!*) e quando i deputati prendono in mano il bilancio presentato dal Ministero lo trovano più volte variato dalla primitiva proposta. È perciò che io credo necessario che le note di variazione sieno presentate al Parlamento, siano stampate e distribuite a tutti i deputati.

Detto questo, riguardo alla presentazione delle note di variazione, debbo ancora osservare che vi sono stati relatori che hanno dovuto rifare le loro relazioni per tre volte.

Ora, poichè io non volevo anticipare una discussione circa le note di variazione, non mi dilungo di più su questo punto, ma posso manifestare alla Camera che vi sono parecchie note di variazione venute all'ultima ora, o non necessarie, o che potevano prima prevedersi come la Commissione del bilancio proverà quando si verrà alla discussione in questa Camera. (*Bravo!*)

Magliani, ministro delle finanze. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Magliani, ministro delle finanze. La Camera mi sarà testimone che io non ho inteso di fare appunto alla Commissione del bilancio, della quale riconosco la competenza e lo zelo; era lontana da me questa idea.

A me pareva però che l'onorevole Lacava accusasse il Governo di avere intralciato i lavori

della Commissione col ritardato invio delle note di variazione.

Lacava. Ho detto una delle cause.

Magliani, ministro delle finanze. Io dunque ho inteso di scagionare il Governo da quell'accusa.

Ma del resto, l'onorevole Lacava, di cui nessuno più di me apprezza l'alacrità e lo zelo per il servizio pubblico, può veramente dire che queste note di variazioni siano la causa del ritardo del lavoro della Commissione?

E non potrei dire io con uguale verità che le note di variazioni sono una conseguenza del ritardo che la Commissione ha posto nell'approvare la legge di assestamento?

No, o signori, non è responsabile nessuno: sono note le circostanze che hanno creato una situazione di cose abbastanza rinrescevole per tutti.

L'onorevole Lacava ha detto che molte note di variazioni non si dovevano mandare alla Commissione del bilancio; ebbene, lo giudicherà la Camera quando la Commissione del bilancio avrà presentato il suo rapporto.

L'onorevole Lacava poi ha fatto una osservazione molto più grave. Ha detto essere incostituzionale il metodo che segue il Governo, di mandare le note di variazioni alla Commissione del bilancio.

Ora le note di variazioni si mandano al presidente della Camera, il quale ne fa comunicazione alla presidenza della Commissione del bilancio, ed è questo il sistema che si è seguito sempre dacchè esiste il regno d'Italia. Non si è mai verificato il caso che una nota di variazioni sia stata presentata come un disegno di legge alla Camera, e che si sia distribuita stampata ai deputati, prima di essere comunicata alla Commissione generale del bilancio, per mezzo della Presidenza della Camera. Finchè la Camera non abbia con una sua solenne deliberazione stabilito una procedura diversa, non credo che il Governo abbia alcuna colpa nell'aver seguito il sistema che si è sempre tenuto dal 1861 insino ad oggi.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Lazzaro.

Voci. Ai voti! ai voti! (*Rumori*)

Lazzaro. Io non intendo di entrare nella questione che concerne la Commissione generale del bilancio; questa questione dimostra peraltro un fatto che è nella coscienza di molti, cioè che da un pezzo in qua, il sistema parlamentare in Italia funziona poco correttamente.

Ma se ne parlerà quando verrà la discussione

dei bilanci; e ritorno all'argomento che questo incidente aveva in certo modo lasciato sospeso.

Io sono molto meravigliato di aver udito l'onorevole ministro delle finanze proporre alla Camera che al n. 5 dell'ordine del giorno, in luogo del disegno di legge per l'ordinamento dei Ministeri e l'istituzione del Consiglio del tesoro, venga posto quello per il riordinamento dell'imposta fondiaria.

E la mia meraviglia proviene da due cause: prima di tutto perchè, come la Camera ricorderà, l'onorevole presidente del Consiglio per poco non ha posto la questione di Gabinetto, quando si voleva soprassedere di qualche ora all'esame di quella legge negli Uffici. Allora pareva che da quella legge dipendessero i destini d'Italia.

Oggi

La voce del cantor non è più quella,

e quel disegno di legge a poco a poco è passato a un posto, che non lascia alcuna speranza che venga discusso. Non mi dorrò di questo; però non posso non notare la contraddizione e il danno che ne viene ai pubblici servizi: un giorno, un disegno di legge si crede necessario a costituire la base del Governo, e si chiede che venga discusso; un altro giorno, la base del Governo si stabilisce in altro modo, e quel disegno di legge si mette in disparte. È questo un sistema deplorabile.

Ho detto che per due ragioni mi meravigliavo della proposta dell'onorevole ministro delle finanze; ho indicato la prima; adesso dirò della seconda.

Noi, o signori, torniamo al viziosissimo sistema, deplorato da tutti in questa Camera, di voler anticipare di molti giorni lo stabilire la discussione di quelle materie di cui la Camera dovrà occuparsi dopo; ebbene, questo modo di procedere io lo stimo scorrettissimo. Secondo me, è cosa scorrettissima quella di proporre mutamenti nell'ordine del giorno, senza che la Camera ne sia avvisata almeno ventiquattro ore prima: poichè, molte volte, la Camera è colta improvvisamente da proposte che non può esattamente apprezzare. Non accenno a quella dell'onorevole Canzi; parlo in generale. Le proposte dirette a mutare gli ordini del giorno dovrebbero, secondo me, essere annunciate almeno ventiquattro ore prima; ed io mi propongo, quando che sia, di presentare una apposita mozione per modificare il nostro regolamento in questo senso; sicuro che si eviterà così di fare e disfare cento volte la medesima cosa.

Quindi pregherei l'onorevole Canzi di non insistere nella sua proposta e l'onorevole ministro delle finanze, che dovrebbe essere anch'egli tenero del sistema rappresentativo, di accettare quella dell'onorevole presidente della Camera.

L'onorevole presidente della Camera ha posto benissimo, secondo me, la questione. Egli ha detto: incominciamo a discutere la legge sulla marineria mercantile; discussa questa, si delibererà ciò che si dovrà discutere dopo. Come possiamo, fin da oggi, dire che nel numero 5° deve porsi la legge sulla perequazione fondiaria? Siamo noi padroni dell'avvenire? Possiamo oggi stabilire quello che faremo tra quindici giorni od un mese?

Se si insiste pertanto sopra alcuna delle proposte che vennero messe innanzi, io mi permetto di proporre l'ordine del giorno puro e semplice.

Voci. Ai voti! ai voti!

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

Magliani, ministro delle finanze. Sono davvero dolente che l'onorevole Lazzaro sposti così la questione, e dica che il Governo ha preso l'iniziativa di mutare l'ordine del giorno. Il Governo ha già dichiarato di voler mantenere l'ordine del giorno quale è attualmente; soltanto ha risposto ad una proposta dell'onorevole Canzi che tendeva a mutare l'ordine del giorno.

L'onorevole Lazzaro, non può non ammettere che il Ministero non ha fatto alcuna proposta, nè ha preso alcuna iniziativa. Il Governo, provocato, ha risposto dichiarando che non avrebbe difficoltà ad accettare la proposta dell'onorevole Canzi, quando egli l'avesse fatta, di far prendere al disegno di legge dell'imposta fondiaria il posto attualmente occupato dalla legge pei Ministeri. Non trattasi dunque d'una iniziativa del Governo.

Voci. Chiusura.

Presidente. Essendo stata chiesta la chiusura, domando se sia appoggiata.

(È appoggiata.)

Canzi. Chiedo di parlare contro la chiusura. (Rumori)

Presidente. Ne ha facoltà.

Canzi. Parecchi oratori, da diverse parti della Camera, hanno parlato contro la mia proposta; quindi è naturale che io debba addurre le ragioni che mi consigliano ad insistervi almeno in parte.

Voci. Ai voti! ai voti!

Canzi. Io debbo difendermi. (Rumori)

Presidente. Coloro i quali intendono che si

debba chiudere la discussione, sono pregati di alzarsi.

(Dopo prova e controprova la chiusura è ammessa.)

Verremo dunque ai voti.

L'onorevole Canzi aveva prima proposto una inversione all'ordine del giorno in questo senso: che invece di cominciare la discussione del disegno di legge per provvedimenti relativi alla marineria mercantile, fosse messo in discussione quello relativo al riordinamento dell'imposta fondiaria.

L'onorevole Canzi ha però modificato questa sua prima proposta, e ha chiesto che il disegno di legge dell'imposta fondiaria sia iscritto nell'ordine del giorno subito dopo quello della marineria mercantile.

A questa proposta, mi pare si sia associato l'onorevole Bonghi.

Bonghi. Io ho detto, che quando il Ministero avesse accolta la proposta...

Presidente. Ella vi acconsentirebbe, sta bene. Ma il Ministero ha invece proposto che il disegno di legge relativo alla imposta fondiaria, sia iscritto nell'ordine del giorno dopo le leggi sociali, in conformità di un'antica proposta dell'onorevole Canzi e dell'onorevole Bonghi.

Sono due, dunque, le proposte: una dell'onorevole Canzi, che il disegno di legge già accennato, sia iscritto col numero due nell'ordine del giorno; l'altra è quella dell'onorevole ministro delle finanze, che il disegno medesimo sia iscritto nel numero cinque.

Contro queste due proposte l'onorevole Lazzaro ha presentato l'ordine del giorno puro e semplice; vale a dire che la Camera tenga invariato il suo ordine del giorno, riservandosi, come del resto non potrebbe non essere, la facoltà di deliberare in proposito quando meglio ciò le sembri opportuno.

Magliani, ministro delle finanze. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Magliani, ministro delle finanze. Il Governo accetta la proposta dell'onorevole Lazzaro; cioè, che rimanga invariato l'ordine del giorno, salvo a modificarlo in seguito.

Presidente. Sta bene.

D'altronde, onorevole Canzi, nulla osta che quando la Camera avrà terminata la discussione intorno al disegno di legge per la marineria mercantile, Ella faccia la proposta di discutere subito il disegno di legge relativo al riordinamento della imposta fondiaria.

Metto dunque a partito la proposta dell'onorevole Canzi.

Canzi. Ma io non l'ho detta ancora... (Rumori)

Presidente. La dico io, perchè io ho il dovere di dirla. (ilarità — Rumori)

Canzi. Mi permetta una parola di spiegazione.

Io ho fatto una prima proposta; poi, in seguito all'invito di alcuni amici, l'ho modificata; l'onorevole ministro delle finanze, parlando a nome del Gabinetto, mi ha invitato a consentire ad una proposta che egli faceva. Ora, io non ho avuto la possibilità di dire se accetto o no...

Presidente. Ma se la Camera non vuole che Ella risponda, Ella non ne ha il diritto; ed io ho fatto il mio dovere, onorevole Canzi, nel non concederle facoltà di parlare.

Canzi. Ma, onorevole presidente, come può Ella mettere a partito la mia proposta, se non la conosce? (Rumori)

Presidente. Ella può giudicare che io non la conosca perchè interpreta male le mie parole, o perchè mi sarò male spiegato; ma è certo che la sua proposta è stata questa: che, dopo terminata la discussione del disegno di legge per la marineria mercantile, si debba discutere subito quello relativo al riordinamento dell'imposta fondiaria.

È questa, sì o no, la sua proposta?

Canzi. Onorevole presidente, o io mi sono spiegato male o Ella ha capito male; ma il fatto che ha dato luogo a questa confusione sta in ciò: che io non ho potuto dire...

Presidente. Ma Ella, lo ripeto, non ha il diritto di dire quello che la Camera non consente che Ella dica. (Bene!) E io Le faccio preghiera di non insistere.

Le proposte adunque che furono messe innanzi sono due: quella dell'onorevole Canzi, che cioè, dopo esaurita la discussione del disegno di legge per la marineria mercantile, si discuta...

Canzi. No, no! (Rumori)

Presidente. Ma faccia dunque la sua proposta. (ilarità)

Canzi. Se non me l'ha lasciata dire! (ilarità — Rumori)

Presidente. Parli.

Canzi. Accetto la proposta del Governo, cioè che la legge dell'imposta fondiaria prenda, nell'ordine del giorno, il posto ora occupato dal disegno di legge per l'ordinamento dei Ministeri, ossia al n. 5.

Magliani, ministro delle finanze. Il Governo ha già dichiarato di consentire nella proposta dell'onorevole Lazzaro; confermando però la sua dichiarazione, che, quando ne venisse fatta la proposta, non si opporrà acchè il disegno di legge

sull'imposta fondiaria sia iscritto al numero 5 nell'ordine del giorno.

Bonghi. Chiedo di parlare.

Presidente. A proposito di che?

Bonghi. Io mantengo la proposta che ho raccolta dalla bocca del ministro delle finanze, il quale ora, abbandonandola, ne abbraccia un'altra.

Presidente. Verremo dunque ai voti. L'onorevole Canzi e l'onorevole Bonghi, propongono che il disegno di legge sull'imposta fondiaria sia iscritto nell'ordine del giorno col n. 5; l'onorevole Lazzaro propone che si mantenga invariato l'ordine del giorno, riservato (e non potrebbe essere altrimenti) il diritto alla Camera di deliberare a suo tempo pei vari disegni di legge.

La proposta dell'onorevole Lazzaro ha la precedenza nella votazione. Chi l'approva si compiacca d'alzarsi.

(È approvata.)

Io prego gli onorevoli deputati di volere, d'ora in poi, sollevare queste discussioni circa l'ordine del giorno soltanto in fine di seduta, quando la Camera deve stabilire l'ordine dei suoi lavori; dappoichè se in principio di ogni seduta ciascun deputato dovesse sollevare simili incidenti, sarebbe evidentemente impossibile qualunque discussione. (*Bene! Bravo!*)

Presentazione di documenti diplomatici.

Mancini, ministro degli affari esteri. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Mancini, ministro degli affari esteri. Mi onoro di presentare alla Camera, di concerto col mio collega il ministro delle finanze, un disegno di legge per autorizzare il Governo alla esecuzione della convenzione stipulata in Londra tra l'Italia e le altre grandi Potenze e la Turchia nel 18 marzo 1885 intorno alle finanze egiziane. E contemporaneamente mi onoro di presentare alla Camera una raccolta di documenti diplomatici che hanno relazione con quest'argomento, e che comprendono tutti i negoziati relativi alla conferenza di Londra e agli accordi sulle finanze dell'Egitto.

Adempio poi ad una promessa fatta alla Camera, presentandole un'altra raccolta di documenti diplomatici, relativi ai negoziati dell'Italia coll'Austria-Ungheria per la pesca nell'Adriatico, e la conferenza di Gorizia. (*Si ride*)

Presidente. Do atto all'onorevole ministro degli

affari esteri della presentazione del disegno di legge e dei documenti diplomatici da lui accennati.

Questi e quello saranno stampati e distribuiti agli onorevoli deputati.

Discussione del disegno di legge per la marineria mercantile.

Presidente. L'ordine del giorno reca: Discussione del disegno di legge per provvedimenti relativi alla marineria mercantile.

Gli onorevoli ministri della marineria e delle finanze accettano che la discussione si apra sul disegno della Commissione?

Brin, ministro della marineria. Il Governo acconsente.

Presidente. Va bene. Si dia lettura del disegno di legge.

Capponi, segretario, legge. (*Vedi Stampato n. 149-A*)

Presidente. La discussione generale è aperta.

La facoltà di parlare spetta all'onorevole Franchetti, iscritto a parlare contro il disegno di legge.

Franchetti. Se il regolamento me lo avesse permesso, avrei chiesto di parlare piuttosto in merito che contro il disegno di legge, perchè non ho intenzione di parlare contro tutti i provvedimenti che esso contiene. Per esempio, per tutti quelli che si riferiscono alla diminuzione dei pesi che gravano esclusivamente sulla marineria mercantile, senza toccare le altre parti della nostra amministrazione, io voterò molto volentieri a favore.

Si potrà discutere sulle modalità, ma la massima mi pare buona. Sono bensì contrario ad alcuni provvedimenti della legge, e più specialmente ai premi. Non è che sia contrario ai premi per amore dei dogmi di economia politica. Ho piacere di guardare coi miei occhi, e non con quelli dell'economia politica. Io de' dogmi specialmente in amministrazione pubblica ho una certa diffidenza.

Se il bilancio fosse in avanzo, se si fosse provveduto a tutti i disavanzi palesi e nascosti, io non sarei punto contrario a discutere se fosse opportuno di adoperare questo avanzo ad incoraggiare la marineria sotto forma di premi. Li combatterei, per i motivi che dirò in seguito, ma capirei benissimo che si discutessero. Mi pare però che il disavanzo costituisca una questione pregiudiziale, e che proprio le forze non ci siano.

Dato pure che questi premi dovessero essere

utili alla marineria; dato pure che, considerata la questione non solamente sotto l'aspetto esclusivo della marineria mercantile, ma degli interessi generali dell'economia nazionale, i premi fossero da approvarsi; dato pur questo, io mi chiederei se si dovesse sacrificare ad essi il bilancio? Ma io per me ritengo che i premi, non solo non riesciranno di vantaggio all'economia nazionale ed alla marineria, ma saranno dannosi ed all'una ed all'altra.

Il disegno di legge propone dei premi per le costruzioni e per la navigazione; io qui avrei da fare un'osservazione.

Ho sentito dire spesso che il Parlamento può far tutto fuorchè mutare un uomo in donna e viceversa. Ma io crederei che ci fosse un'altra cosa che il Parlamento non può fare, ed è di far sì che io mi sfami dando a mangiare altrui; e qui mi sembra di vedere che si vuol fare appunto ciò, con questi premi di costruzione. I navigatori hanno fame? Diamo da mangiare ai costruttori.

Non intendo punto combattere l'interesse rispettabilissimo delle costruzioni navali. Lungi da me il negare l'appetito dell'industria delle costruzioni navali, ma mi pare che non sia questo il luogo.

I premi di costruzione si compongono di due elementi: uno è un compenso per la soppressione dell'esenzione dai dazi d'entrata sul materiale di costruzione marittima, soppressione proposta dal presente disegno di legge; l'altro è un premio vero e proprio.

Il primo implica una riforma delle tariffe doganali, sulla quale, in massima, non c'è nulla da dire. Ma mi pare che il manifestarsi, in questo caso, il bisogno di una riforma, sia la migliore prova che non bisogna farla adesso. È pendente un'inchiesta doganale.

Quando per la prima volta si è messo mano alla compagine dei nostri dazi per favorire la marineria con l'esenzione, che adesso si tratta di sopprimere, certamente lo si è fatto con la migliore intenzione del mondo, non mirando certo a danneggiare altre industrie. Pure a che punto ci troviamo oggi? Si è nociuto alle industrie metallurgiche per aver considerate le tariffe doganali dal punto di vista esclusivo di una industria sola. Ed ora si propone di rinnovare l'errore e di fare un'altra riforma parziale, ad un punto di vista esclusivo (la cui giustizia, in sè, non è discutibile, ma che può avere nel rimanente del sistema ripercussioni imprevedibili), invece di aspettare la revisione generale che farà seguito all'inchiesta.

In quanto poi al premio vero e proprio, io sono ad esso affatto contrario. Come gli argomenti che esporrò contro i premi di navigazione valgono in gran parte anche contro quelli di costruzione, vi risparmiò le ripetizioni e vado avanti.

So quello che mi si risponderà: tra le altre cose mi si dirà che sono d'accordo la Commissione ed il Ministero su questo punto, e che di fronte a questo accordo bisogna inchinarsi.

Ma io vorrei che si scrutasse un po' in che cosa consiste il consenso del Ministero.

Tutti avranno letta certamente la relazione ministeriale; è un bel lavoro, ed in essa c'è quello che si trova in molte delle relazioni che fanno i nostri Ministeri; un grande sentimento del dovere e della responsabilità che hanno coloro, ai quali è affidata la nostra amministrazione, di non cedere o almeno di cedere il meno possibile, a desideri molto spiegabili, ma non sempre compatibili con l'interesse del bilancio.

Le premesse della relazione sono fatte molto bene, ma sono assolutamente contrarie, non solo ai premi di navigazione, ma anche ai premi di costruzione. Se a ciascun argomento addotto in esse, non fosse indicato che è diretto contro i premi di navigazione, il lettore crederebbe che siano diretti tanto contro questi, che contro quelli di costruzione. Ciò specialmente nel capo secondo. Il nesso stesso che la relazione ministeriale trova fra il vantaggio della marineria mercantile ed i premi di navigazione è così tenue, così artificiale, che è quasi un'ironia!

La ragione che dà la relazione ministeriale per provare che i premi di costruzione gioveranno alla industria marittima è questa: la costruzione delle loro navi all'estero aggrava gli armatori italiani, perchè la sorveglianza ne è inefficace e costosa, e perchè hanno la spesa dell'invio dell'equipaggio in Inghilterra.

D'altra parte però basta scorrere gli interrogatori della inchiesta sulla marineria mercantile, per trovare lamenti unanimi sulla mancanza dei noli d'uscita dai porti italiani. Inoltre tutti s'accordano nel riconoscere che la differenza dei prezzi del carbone costituisce una inferiorità per i nostri vapori in confronto degli esteri solamente quando partono dall'Italia. Ora, la certezza del nolo d'uscita dal porto di costruzione, e il minor prezzo del carbone per il primo viaggio commerciale con partenza dal porto inglese mi pare che possa, almeno in grandissima parte, compensare gli inconvenienti della costruzione all'estero. I quali, se pur sussistono in parte, non

sono tali da giustificare il gravissimo provvedimento dei premi di costruzione.

Citerò due argomenti soli contro i premi di costruzione. Uno lo prendo proprio dalla relazione della Commissione d'inchiesta sulla marineria mercantile, là dove, citando anche un discorso di sir Charles Dilke al Parlamento inglese, rileva che la legge francese sui premi di navigazione ha giovato ai costruttori inglesi. Ma se volete dare i premi di navigazione, a cosa vi serve il dare premi di costruzioni, poichè, per vostra stessa testimonianza, col vostro secondo provvedimento annullate in gran parte gli effetti del primo? Nella statistica delle navi che hanno partecipato ai premi in Francia, i vapori di costruzione francese che hanno partecipato ai premi dalla promulgazione della legge al 1° gennaio 1884 sono 49 con 88,000 tonnellate; quelli di costruzione non sono 49, ma 92, con 130,000 tonnellate in cifre tonde. Questo è l'effetto di tre anni di premi di navigazione dati contemporaneamente ai premi di costruzione. Almeno scegliete: o gli uni o gli altri.

Un altro:

Quando si manifestò in Inghilterra, al principio del 1884, la crisi delle costruzioni, una gran parte degli operai costruttori si trovarono a spasso; e una *Trade's Union*, quella dei lavoratori di caldaie e bastimenti in ferro (*United Society of Boiler-makers and Iron Shipbuilders*) mandò i suoi emissari in Francia perchè, dicevano, lì ci sono i premi, l'industria fiorirà certamente, e potremo collocare alcuno di coloro che adesso vivono sui fondi della Società. Ma trovarono in Francia crisi come in Inghilterra. Si erano messi su cantieri, ma non avevano potuto andare avanti e c'era un personale assai numeroso che non aveva lavoro. Tutto ciò si trova nell'*Economist* del 21 febbraio 1885 nella storia economica e finanziaria dell'anno 1884.

Con tutto ciò non intendo punto accusare la relazione ministeriale d'inconseguita: anzi io ammiro la fermezza colla quale essa ha resistito per quella parte in cui ha resistito. Così il Ministero avesse perseverato anche dopo in questa relativa fermezza! Si sente spesso accusare la nostra amministrazione. Pure essa rappresenta di fronte al Parlamento l'elemento sano, onesto, il senso dello Stato. Fra le righe di quella relazione ministeriale, come di tante altre, si svolge direi quasi un romanzo. L'amministrazione resiste, cerca di cuoprire il bilancio, di difendere il pareggio, e poi, ad un certo punto, sicura d'esser sopraffatta, dice: giacchè si ha da cedere diamo il meno possibile. I premi

sulla navigazione costano 4 milioni, quelli sulle costruzioni ne costeranno solo due, diamo i premi sulle costruzioni e vediamo se possiamo a questo prezzo liberare la finanza dello Stato. C'è qualche cosa di drammatico in questo contegno, c'è qualche cosa che mi rappresenta alla mente la rassegnazione scoraggiata della schiava, che dice: tanto a che serve resistere? Diamo il meno possibile.

E passo ai premi di navigazione: Sui premi di navigazione mi appoggio completamente alla relazione ministeriale. Non ho bisogno di illustrarla con spiegazioni psicologiche come per i premi di costruzione. E neanche ripeto gli argomenti ch'essa espone con tanta efficacia perchè gli sciuperei. Chi li vuol conoscere li legga. E se, cosa impossibile, qualcheduno non ne fosse persuaso, faccia una cosa: leggagli argomenti della relazione della Commissione a favore dei premi di navigazione, ed io metto pegno che i premi di navigazione saranno condannati.

Prima di tutto, faccio una parentesi: da tutti i dati così della relazione della Commissione d'inchiesta, come della relazione ministeriale, come della relazione della Commissione parlamentare risulta un fatto. La nostra marineria mercantile non è diminuita. È diminuito il tonnello, in quantochè fu sostituita una parte del tonnello a vela dal tonnello a vapore. Ma come una tonnello a vapore, per efficacia commerciale, vale tre tonnellate a vela, l'efficacia complessiva commerciale della nostra marineria è cresciuta da quello che era in altra epoca. Cresciuta di così poco che si può considerare stazionaria, ma certo non è scemata.

Dunque non mi pare che da questo punto di vista siano giustificati i timori sulla sparizione dalla superficie del nostro paese della classe dei marinari, sulla decadenza, sulla morte imminente dell'industria marittima. Io so benissimo che se si va a girare sulle nostre coste si troveranno delle grandi sofferenze, le sofferenze inseparabili di qualunque trasformazione industriale. È stato citato molte volte Camogli, e non sarà certo il solo paese. Capisco che ispirino una grande simpatia certe forme geniali d'associazione e di lavoro che sono schiacciate brutalmente dalle forme nuove d'industrie meccaniche appoggiate a grossissimi capitali; ma non credo che questa sia una ragione per cercare di tenerle in vita quando si sa che sono sforzi vani e che non possono più esistere.

È noto poi che lo scopo di tutto questo disegno di legge essendo la trasformazione della marineria a vela in legno, in marineria a vapore in ferro,

raggiungendosi il fine voluto da chi la propone, si affretterà la rovina di tutti coloro che vivono della marineria a vela ed ai quali, per qualunque cagione, la marineria a vapore non sia per dare alimento ed occupazione.

Ed ora ritorno agli argomenti della relazione della Commissione parlamentare.

Questi argomenti sono principalmente due: la relazione si affanna a dimostrare 1°: che l'Italia non ha saputo prender posto nella trasformazione della marineria mercantile avvenuta in questi ultimi anni; 2°, che l'offerta di navi e di noli eccede la domanda e che questa eccedenza dell'offerta sulla domanda non è momentanea, che sarà durevole e non si può neanche prevedere quando cesserà.

Ora quali sono le cagioni per cui l'Italia non ha potuto partecipare a questa trasformazione della marineria? La risposta si trova negli atti della Commissione d'inchiesta.

Negli interrogatorii, specialmente nella parte che riguarda la marineria a vapore, le medesime risposte si ripetono da tutte le parti con una monotonia quasi tediosa. Le cagioni cui si attribuisce da quasi tutti gli interrogati l'impotenza della nostra marineria a trasformarsi sono la mancanza di capitali, la mancanza di esperienza tecnica, la mancanza di noli di uscita e la mancanza di colonie. D'altra parte essi sono tutti concordi nel dire che il nostro personale è ottimo, che sotto questo aspetto non abbiamo nessuna inferiorità di fronte agli altri paesi e che le spese di esercizio sono uguali, o inferiori, dicono taluni, a quelle di altri paesi, pochissimi dicono che sono superiori.

Ora tutti questi motivi che cosa significano? Sono sintomi di debolezza economica, d'infanzia, di anemia economica, chiamiamola come vogliamo, sarà vecchiaia, sarà gioventù (io spero che sia gioventù), ma insomma, nel nostro paese, vi è insufficienza di forze, non vi sono capitali sufficienti per lo sviluppo di tutte le industrie, che dobbiamo mantenere. Di questa mancanza si è parlato a sazietà nell'ultima discussione sulla crisi agricola.

Signori, in un paese che ha capitali insufficienti voi volete, a spese del bilancio, sottrarre alle altre industrie una parte di questi capitali insufficienti per impiegarli nella marineria, per metterli in un impiego che, per vostra stessa dichiarazione, non rende; che attualmente è in perdita, che non si sa prevedere quando tornerà allo stato normale; che nello stato normale renderebbe ai capitali un interesse molto inferiore a quello dei capitali impiegati in altre industrie in Italia!

Ma si obietterà: Questo si è fatto in Francia. Prima di tutto non so se basti dire che si è fatto qualche cosa in Francia per dire che si è fatto bene. Di più vi è in Francia un eccesso di capitali di cui noi non abbiamo idea; e sotto questo punto di vista potrebbe darsi che la cosa fosse ammissibile in Francia e non in Italia.

Ho sentito spesso noverare fra le verità di buon senso tanto evidente da non doversi enunciare, che è bene cercare di raggiungere il massimo effetto utile col minimo sforzo possibile. Questa, almeno, è la regola nella vita pratica. Io credeva che la regola valesse anche in politica. Mi viene adesso il dubbio che in politica valga invece la regola opposta.

Dunque, sotto l'aspetto dell'interesse economico, mi pare fuor di dubbio che coi premi alla marineria si faccia un danno al paese in generale, si stremino le sue forze economiche, e, bene bene che vada, si crei un membro ipertrofico sopra un corpo anemico.

C'è un motivo per far fare questo sacrificio al paese? Lascio da parte il danno del bilancio; piglio proprio quello della compagine economica del paese. Signori, non vedo che una ragione con cui si possa, in condizioni come le nostre, giustificare il premio: lo scopo militare. Noi abbiamo bisogno che la nostra marineria mercantile, ad un dato momento, possa fornire alla nostra marineria da guerra un certo numero di trasporti, un certo numero di incrociatori; a questo bisogno ha provveduto l'Inghilterra, la quale, nel 1882, aveva, se non erro, 200 navi iscritte, a questi scopi, nei registri dell'Ammiragliato. Non so se abbia sbagliato nel riferire questa cifra. Ho sentito a dire che adesso ve ne sono iscritte 400; e che l'Inghilterra ha nei suoi arsenali il materiale pronto per armare un certo numero di navi mercantili a scopo di guerra, entro 24 ore.

Che a questo in misura proporzionata alla forza della nostra marineria militare, dobbiamo giungere anche noi, lo riconosco sicuramente; e dobbiamo cercare di giungervi con tutti i mezzi compatibili con le nostre condizioni finanziarie. Ma il premio di navigazione come è stabilito dal disegno di legge ci aiuta a raggiungere questo scopo? Io non credo; dubito, anzi, che esso ci faccia giungere ad un punto tutto affatto opposto e che ci faccia ottenere una marineria mercantile di tipo tanto inferiore, che la marineria da guerra non possa valersene che poco o punto. Il tipo del quale si può valere, con beneficio, la marineria da guerra, specialmente per incrociatori (lascio da canto i trasporti), è il tipo quasi artificialmente

perfezionato, che si è formato, specialmente in questi ultimi anni, e che fornisce gli incrociatori ex mercantili all'Inghilterra: il tipo delle linee transatlantiche, il tipo della linea fra Liverpool e New-York.

Questo tipo, nato in condizioni artificiali, a temperatura di serra calda, deve la sua esistenza e il suo rapido perfezionamento alla concorrenza asprissima che gli fanno le linee di passeggeri transatlantiche inglesi: la Cunard, la Guion, l'Allan, ecc., le quali, partendo il sabato da Liverpool, se alcuna di esse fa il viaggio più breve delle altre di qualche ora, si accaparra i passeggeri. Principiò la linea Guion a fare la traversata in 6 giorni e ore, col vapore l'*Arizona*, ed in seguito a questo buon successo fece anche costruire l'*Alaska*.

La linea Cunard, che fino allora aveva avuto il primato nel trasporto dei passeggeri, per non essere da meno, sta costruendo anch'essa una flotta di vapori rapidissimi i cui ultimi, l'*Oregon*, l'*Etruria* e l'*Umbria*, hanno fatto alle prove più di 20 nodi all'ora. L'*Alaska* è giunta a far la traversata da Sandy Hook a Queenstown (punti ai quali i vapori lasciano la terra americana e toccano l'Irlanda) con velocità media superiore a 17 nodi all'ora. Si noti fra parentesi che le convenzioni per le sovvenzioni alle linee postali italiane esigendo una velocità di navigazione di 10 miglia all'ora al più, hanno avuto per risultato che i vapori costruiti per conto di Società sovvenzionate sono di tipo inferiore in quanto alla velocità. L'*Archimede* e il *Vincenzo Florio* hanno fatto alle prove 12 miglia, salvo errore. L'*Indipendente*, è vero, è giunto a 13. Ma quasi tutti gli altri hanno dato alle prove 10 e 11 miglia o meno, e sappiamo tutti che rapidità cioè signifihi in navigazione. Ma torniamo alle linee transatlantiche. La concorrenza e i perfezionamenti erano resi possibili dallo straordinario numero di passeggeri fra i due continenti. Nel 1882 nella cosiddetta stagione cioè primavera ed estate vennero dall'America in Europa 26 mila passeggeri circa.

Inoltre, ognuna di queste Società per essere ascritta all'ammiragliato, ha perfezionato il tipo anche dal punto di vista militare. Ed è così che quei vapori di 5 o 6000 tonnellate e più, rapidissimi, sono costruiti in acciaio, con doppio scafo, paratie stagne nell'intervallo dei due scafi e nell'interno della nave, ed hanno la possibilità di corazzare la macchina con uno strato di 10 piedi di carbone, macchine a triplice espansione, eliche di bronzo, manganese, ecc., ecc. I

tecnici potranno esporre questi particolari meglio di me.

Ora è evidente che in Italia non potendo avere nei porti italiani teste di linee ricche come le transatlantiche, bisogna che lo Stato, se vuole che le Società esercitino con navi di simile tipo, dia ad esse un supplemento di capitale per compensare lo ingente capitale che verrebbero ad immobilizzare nel materiale. In quanto alle spese di esercizio non credo che sarebbero maggiori che con materiale diverso, purchè queste navi, rapidissime, si facessero nel traffico ordinario camminare a velocità ridotta. Anzi, da quanto ho udito, le loro macchine a triplice espansione assicurerebbero, a velocità uguale, una economia di combustibile in confronto alle navi di tipo meno perfezionato che a quanto pare è attualmente di circa il 15 per cento.

Ora capisco benissimo che l'onorevole ministro della marina dica: " a chi mi darà questo tipo gli darò un tanto, gli darò il compenso delle spese di più che può aver fatto nella costruzione o farà nell'esercizio. " E di fatto ho visto nei giornali che si prepara qualche cosa di questo genere, un disegno di legge per la riserva della marina da guerra, il quale garantirebbe certi vantaggi ai vapori che avessero 13 miglia di velocità e si tenessero a disposizione del Ministero della marina in determinati casi.

Il mio voto personale sarebbe che l'onorevole ministro fosse più esigente; se non lo potesse essere subito, lo fosse però nel termine più breve che fosse possibile. Vorrei che, invece di chiedere un tipo di trasporti, chiedesse un tipo di incrociatori e vedesse se fosse possibile di preparare un disegno di legge il quale creasse il tornaconto a qualche Compagnia o ad armatori di poter costruire una flotta di navi tipo *Austral*, *Oregon*, *Umbria*, *Etruria*, ecc. Insomma gli ultimi tipi.

Invece col nostro sistema, cioè col sistema proposto dal disegno di legge, che, speriamo, non diventi il nostro, la sola condizione che si mette al premio è la iscrizione in prima categoria nei registri, insomma la condizione di solidità e di gioventù. Ora che cosa accadrà?

Una parte dell'entrata dell'armatore verrà assicurata col premio, in proporzione del numero di miglia che farà nell'anno, indipendentemente dalla velocità e dal tipo della sua nave.

Trovando navi, il cui esercizio non sia eccessivamente costoso per il consumo di combustibile, avrà interesse di ottenere questo supplemento di frutto in contraccambio dell'impiego del minimo capitale possibile. Ora, l'attuale ristagno delle

costruzioni e della navigazione, ha caricato il mercato di navi, di tipi non troppo antiquati, a prezzi inferiori al loro prezzo di costo; ciò risulta dai resoconti dei più autorevoli periodici commerciali ed economici inglesi.

È manifesto che gli armatori compreranno queste navi di tipo inferiore al ribasso. Tanto più che anche adesso, al dire della relazione della Commissione, senza il sussidio dei premi essi comprano navi di tipo infimo, tentati dal basso prezzo, senza tener conto delle forti spese d'esercizio. I premi concessi senza condizione di tipo terranno basso il tipo della nostramarineria a vapore, come lo tengono basso per cagioni diverse i vigenti capitoli di sovvenzioni postali. Da tutti i resoconti dei giornali economici inglesi sulla decadenza momentanea della industria delle costruzioni inglesi risulta, che tutti i cantieri non lavorano più o lavorano pochissimo, ad eccezione di quelli che fanno i vapori di tipo perfezionato, i quali si continuano a costruire.

Il risultato finale sarà che avremo una flotta composta di navi che saranno forse buonissime per il commercio, ma che per la nostra marineria da guerra non serviranno a nulla.

Di più, in quale momento si propone questo premio di navigazione? Io trovo nella relazione della Commissione d'inchiesta, citato il fatto che i premi di navigazione hanno giovato in Francia quasi esclusivamente alle grandi Società, alle Società formate alla Borsa, non da persone che fossero in relazione qualsiasi col mare, ma da speculatori che hanno rivolti i capitali alla navigazione come li avrebbero volti ai lavori minerario a qualcosa di simile; e che pochissimi armatori veri e propri ne hanno profittato.

Ora qual'è la condizione della nostra marineria mercantile a vapore? Quando furono fatte le convenzioni per le sovvenzioni postali, non era avvenuta la fusione delle Società Florio e Rubattino. Or bene adesso ci troviamo con quasi tutti i vapori italiani, cioè quelli della Società Florio, dell'antica Società Rubattino, dell'antica Società Raggio in mano di una sola Società. Rimangono solamente la compagnia Rocco Piaggio e la Veloce che sta per liquidare od ha quasi liquidato, come sento dire.

Ora, se in Francia, dove è tanto maggiore il movimento degli affari e tanto maggiore che presso noi, la elasticità del capitale, hanno profittato dei premi solo le grandi imprese, che cosa accadrà in Italia? Tutto lo spirito della inchiesta sulla marineria mercantile era di incoraggiare i piccoli

armatori, gli armatori privati, le Società ridotte, quelle per l'esercizio anche di un vapore e non già le grandi Compagnie. E voi date i premi, che in Francia hanno avuto l'esito conosciuto, in un momento in cui avete una sola grande Compagnia, che, si può dire, ha accaparrata tutta la navigazione italiana, compagnia che, oltre al vantaggio del primo impianto già esistente, del personale, delle spese generali che crescono sempre in proporzione minore dell'accrescere delle operazioni, ha poi il vantaggio grandissimo delle sovvenzioni da voi date a certe linee, ma che giovano anche ad altre linee non sovvenzionate.

Fino adesso la linea della Plata almeno era libera dalla concorrenza della Compagnia sovvenzionata; ma adesso colla fusione della Raggio c'è anche questa, e la Società generale s'ingrandirà sempre più esercitando, da un lato linee sovvenzionate, dall'altro linee premiate. Così verrà, in pratica, chiusa la via a chiunque, senza il permesso della grande Società, pretenderà partecipare ai premi.

Nè può d'altronde impedirsi ad una Società sovvenzionata di navigare anche lungo linee che possono concorrere ai premi: noi possiamo non dar premi alle navi addette a linee sovvenzionate, e così difatti stabilisce l'articolo 11 del disegno di legge, ma non impedire ad un proprietario di navi che servono linee sovvenzionate di concorrere ai premi facendo inoltre altre navigazioni. Anche volendo impedirglielo, egli avrebbe modo per eluder la vostra vigilanza. La Compagnia di navigazione generale approfitterà da un lato dei premi come, dall'altro lato, approfitta adesso delle sovvenzioni; e ciò legittimamente senza che ci sia nulla da dire. Così voi, mentre volete incoraggiare gli armatori di dettaglio; per l'esperienza fatta e da voi stessi constatata in Francia, arrivate non solo ad incoraggiare, ma a sancire e rendere inevitabile il monopolio più assoluto che possa esistere in un paese.

Ora, io domando: quali sono gli scopi di questo disegno di legge? Quali sono i criteri che vi hanno guidati nel compilarlo? Dico il vero, non arrivo a capirli. Non credo che si voglia rivaleggiare coi premi francesi, perchè dove in Francia si dà lire 1,50 di premio, da noi si propone di dare appena 65 centesimi. Veramente nella relazione della Commissione d'inchiesta e della Commissione del presente disegno di legge si dice di voler combattere i premi francesi; non credo però sia questa la vera ragione che ha determinata la proposta dei premi, essendo troppo evidente la sproporzione; di fatti nella relazione della Giunta

per la legge si accenna solamente a questo concetto della lotta; si passa subito, appena sfiorato questo, ad un altro argomento, e si tratta la questione del pareggiamento dell'armatore italiano a quello inglese, ma di combattere i premi francesi, non se ne parla più.

Nella relazione della Commissione d'inchiesta, si insiste di più. A questo punto della relazione, trovo queste parole: " solo la necessità di opporre schermo alla legge francese condusse la maggioranza della Commissione d'inchiesta ad entrare in un consimile sistema per se stesso pericoloso, generalmente fallace, contrario ai principii veri della pubblica economia, ecc., ecc. "

Ecco, a parer mio, questi, lasciatemelo dire, insulti ai poveri premi di navigazione che non hanno nessuna colpa di trovarsi qui, non sono punto meritati.

Essi mi rammentano una scena dei *Promessi Sposi* del Manzoni, quando il gran cancelliere, mi pare, di Milano, per salvare dalla sommossa il vicario di provvigione, lo mette in carrozza, e dice al popolo: " Sì, è un birbante, sarà punito " e mentre se lo porta via dice al cocchiere: " Avanti Pietro, con giudizio. „ E come li avete portati avanti con giudizio questi premi! Ad ogni modo i premi francesi di 1,50 non si combattono con quelli di 65 centesimi; ne converrete, e bisogna cercare altrove lo scopo che vi siete prefissi.

Nella relazione si adduce a favore dei premi un'altra ragione, quella di voler reintegrare la differenza che corre fra gli interessi che si chiedono ai capitali impiegati nelle industrie in Italia e in Inghilterra.

Io confesso che, quando ho letto questo la prima volta, ho creduto che si trattasse degli interessi dei capitali presi a prestito; ed allora non vi avrei risposto, perchè vi risponde già la relazione del Ministero.

Ma rilevo dalla relazione che non era questo il vostro concetto, ma invece era proprio quest'altro, che i capitali cioè, non presi a prestito, ma dal capitalista posti direttamente nelle industrie in Italia rendono, come interesse normale, il 6 per cento, ed in Inghilterra il 3 per cento; dimodochè se si vuol fare che i capitali italiani trovino il tornaconto ad impiegarsi nella marineria, bisogna reintegrare questo 6 per cento.

Ora, io ho molti dubbi su questo fatto, che in Inghilterra i capitali sottoposti alle alee delle industrie si contentino del 3 per cento. Rende il 3 per cento il capitale messo nella rendita pubblica, (centesimo più o meno secondo il corso della rendita) cioè il capitale che ha l'impiego più solido

che sia al mondo; ed io non credo che vi sia alcuno che ritirerebbe il capitale da quell'impiego per esporlo alle alee delle industrie marittime col corrispettivo di quel medesimo saggio. Questo mi pare evidente e non occorrerebbe altra prova.

Ma ho cercato inoltre di procurarmi la prova di fatto di questa induzione di per se stessa manifesta, ed ho scritto in Inghilterra per sapere quali siano gl'interessi che rendono i capitali messi in imprese di navigazione. Mi hanno mandata in risposta una pubblicazione mensile, un'appendice dell'*Economist: The investor's Monthly Manual*, dove sono segnati gl'interessi che rendono i capitali delle principali imprese di ogni genere, non solo l'interesse del capitale impiegato in origine, ma ancora l'interesse del capitale ragguagliato al valore delle azioni della Società, all'ultimo corso di Borsa.

Ora, per quanto riguarda le Società di navigazione, facendo astrazione da quelle sovvenzionate, vedo qui che, non solo sul capitale impiegato in origine, ma su quello ragguagliato all'ultimo prezzo di Borsa delle azioni, cioè l'interesse che il pubblico intende ritrarre dai capitali messi in quest'impiego, gl'interessi sono del 10, di 6, di 5, di 7, di 8, di 4 e mezzo per cento. Vi sono anche le Società che vanno male, e non danno nulla come è naturale. Sono le imprese che non sono riuscite secondo le speranze di chi le iniziò. Ma ciò non significa nulla al nostro punto di vista, del saggio cui il pubblico inglese suole impiegare i capitali nelle industrie.

La cosa del resto mi pare molto naturale. Dunque evidentemente non è ammissibile che neanche questo sia vostro scopo, non è vostro scopo il reintegrare l'interesse del 3 per cento, poichè la marineria mercantile in Inghilterra non rende il tre.

I vostri scopi, i vostri criteri vanno dunque cercati altrove: ma qui avrei bisogno di qualche schiarimento sopra un punto di cui non so rendermi ben conto.

In tutte le relazioni ed atti della Commissione d'inchiesta e nel disegno di legge io vedo primeggiare il concetto della trasformazione del materiale dal legno al ferro, dalla vela al vapore. Si deplora che sia avvenuta in misura insufficiente, ed all'atto pratico vedo incoraggiare questa trasformazione, con il premio alle costruzioni dei bastimenti in ferro.

La proposta ministeriale si era limitata a questo, ed era logico, non sarà stato cardinevole per i velieri in legno, ma era logico; però essendo venuti dei lamenti dai costruttori ed esercenti di bastimenti a vela in legno, la Commissione ha cre-

duto dovere dare premi anche per la costruzione delle navi in legno.

Ma non sarebbe stato meglio non darli a nessuno? Come? voi volete dare un vantaggio alle costruzioni in ferro ed a vapore sopra a quelle di legno ed a vela e poi date il premio d'incoraggiamento anche a queste! Intanto i contribuenti pagano per la navigazione a vela che si vorrebbe ammazzare, e per quella a vapore che si vorrebbe incoraggiare.

Ora io non vi faccio mica un torto di questa mancanza di logica; la capisco benissimo.

Quei sentimenti di affetto per la nostra vecchia marineria a vela che sono espressi così eloquentemente nella relazione della Commissione d'inchiesta, si sono risvegliati in voi nel momento in cui bisognava darle una coltellata. Il vero rimedio era di non dar premio a nessuno, neanche al vapore. Ma non avete avuto il coraggio di tornare indietro, e invece avete premiato anche i velieri in legno falsando lo scopo di tutta questa legge, di tutto quello che avete pensato, di tutto quello che avete detto.

Passiamo ad un altro dei motivi coi quali volete giustificare le vostre proposte: dite di volere compensare con un premio di navigazione i vantaggi di cui godono le linee sovvenzionate.

In fondo e ad un certo punto di vista, non avreste tutti i torti; ma quale è la *misura* di questi vantaggi, che arrecano le sovvenzioni a chi ne gode?

La relazione ministeriale esprime il rammarico che la Commissione d'inchiesta sulla marineria mercantile non abbia giudicato di sua competenza l'esaminare a fondo i contratti per le sovvenzioni. Sia permesso anche a me di deplorarlo. La Commissione d'inchiesta ha trovato che la scadenza di questi contratti nel 1892 era troppo lontana per doversene occupare.

Ma prima di quell'epoca non è egli possibile che si debbano fare nuove concessioni di sovvenzioni postali? Chiedete che non si facciano, però, se si dovranno fare, vi contentate di raccomandare il sistema delle aste pubbliche! Pure il vostro mandato non aveva limite, era amplissimo.

Solo perchè questi contratti non si dovranno rinnovare che fra qualche anno, non eredete di doverci entrare e entrarci a fondo, e ciò a fronte di risposta, negli interrogatori della Commissione d'inchiesta, che si contraddicono fra di loro nel modo il più madornale. Queste risposte, sono del resto riunite con grandissima buona fede e con grandissima esattezza nei riassunti della

Commissione, e l'impressione più forte che ne ricava il lettore è che una mente superiore per intelletto e serenità vada in fondo ai fatti che hanno ispirato tutte quelle contraddizioni, se ne renda conto, e giudichi.

Se voi non lo avete fatto, vuol dire che avete creduto di non doverlo fare; ma io vi chiedo se una persona, che sia pur persuasa della bontà del sistema dei premi, possa, dopo la vostra dichiarata astensione, venire a dire: io voto i premi, e sono certo di non votar premi che non sieno nè eccessivi nè insufficienti. Confesso che se fossi persuaso della bontà dei premi dovrei dire quantunque a malincuore: Aspettiamo a concederli di conoscere i risultati di questa inchiesta che deve esser fatta nel '92, o poco prima.

Ora in tutto questo vostro modo di procedere io trovo molto affetto, molto cuore, non disgiunto certo da una grande intelligenza. Ma il cuore ha, non dico sopraffatto, ma guidato l'ingegno più che non convenisse.

Egli è così che siete stati portati a dare i premi alle costruzioni in legno, dopo averlo dato a quelle in ferro, e capisco benissimo che l'abbiate fatto. Egli è così, che spinti da una passione affettuosa per la marineria mercantile, avete subito un fenomeno psicologico costante in simili casi: per ottenere qualcosa a suo favore, avete chiuso gli occhi sugli inconvenienti di quanto chiedevate. Non avete voluto crederci. Avete detto: dateci i premi e vedrete che non faranno tutto il danno temuto. Ma qual'è questo danno che si teme e non si vuol temere?

È il danno del bilancio. Ora prevedere che il bilancio non avrà danno dai premi, cosa vuol dire? Vuol dire che ci saranno pochi premi da pagare. Vuol dire che i vostri premi fanno fiasco!

Paragonate un poco la relazione ministeriale con quella della Commissione. La relazione ministeriale dice: i premi di costruzione importarono due milioni annui; i premi di navigazione quattro milioni. Per i due milioni per premi di costruzione, pazienza... ma per i quattro premi di navigazione, no.

Sopravviene la Commissione e dice: che dite mai! due milioni? Ma non si riuscirà mai a spendere 500 mila lire all'anno e giacchè oramai vi eravate rassegnati al sacrificio dei due milioni, non tornate indietro, aggiungete poche altre lire, e accitate i premi di navigazione. Questi non vi costeranno mai i quattro milioni che temete, sarà molto se giungeremo a 1,800,000 lire.

Tutti questi premi devono servire, secondo voi, fino a che dura la crisi, non ad aumentare la

nostra marineria mercantile, ma a salvarla. Vi faccio nuovamente osservare che essa non ha niun bisogno di esser salvata, e si salva da sè, perchè, come già dissi, dai vostri documenti, dalle vostre dichiarazioni risulta che la sua potenzialità commerciale è cresciuta, ma questo è un altro discorso. A ogni modo, supponete che queste vostre previsioni nonsiano giustificate e che i vostri provvedimenti invece di far fiasco, riescano; che accada quello che accade in Francia, e che la spesa aumenti tutti gli anni; che cosa farete? Sacrificherete il bilancio o abrogherete la legge?

Abrogare la legge non potete: vi saranno i diritti acquisiti: avrete creati artificialmente degli interessi i quali, creati una volta, avranno diritto di dire: vogliamo vivere; mentre ora non hanno diritto di dire: vogliamo nascere. E allora? Sacrificherete il bilancio! Non sarà la prima volta.

Il ministro delle finanze ha parlato or ora con un'emozione molto sentita di questa grande ammalata della marineria mercantile. Io ho ammirato il cuore dell'onorevole ministro delle finanze. Egli ci ha fatto in varie occasioni, ed ultimamente in proposito della discussione sulla crisi agraria, una diagnosi non troppo rassicurante sopra la salute di una grossissima malata ch'egli ha in cura in casa sua, voglio dire la finanza. Carità bene intesa principia da casa propria, e in questo caso la casa del ministro delle finanze è casa di noi tutti.

Ma guardate in che situazione ci mettiamo cedendo a chi chiede. Poichè qui si tratta di cedere a chi chiede e di ceder di più a chi grida più forte! Non ci facciamo illusione!

Abbiamo un bilancio in disavanzo. Ogni richiesta a cui si cede, crea un'infinità di altre richieste e dà ad esse un titolo per esser contentate. Ci troveremo a un certo punto in cui molte di queste richieste si faranno strada. Hanno già principiato. Lo so. I deputati sono patriottici e vi opporranno tutte le loro forze. Ma dietro i deputati ci sono gli elettori che, resi baldanzosi dalle concessioni fatte ad altri, a quei rappresentanti che non ubbidiranno faranno veder l'uscio e metteranno in luogo loro altri più docili. In questo caso, in quali condizioni si troverebbe il Ministero? Con risorse limitatissime per contentare delle richieste che sarebbero tutte fondate egualmente; che sarebbero fondate sulle concessioni già fatte. E che criterio avrebbe per scegliere fra le une e le altre, giacchè non potrebbe dare a tutti? Il numero dei voti che la soddisfazione di ciascuno assicura al Ministero! La Camera diventerebbe un mercato di voti!

Tutto ciò non accadrà mai perchè, come ognuno

sa, in Italia il Governo è forte e si regola solamente sugli interessi generali. Questo si sa; è valuta intesa. Ma insomma si crea questo pericolo.

Io ho finito e concludo come ho principiato: escludiamo i premi, perchè sotto tutti i punti di vista dannosi. Economicamente saranno dannosi, finanziariamente saranno dannosi e sarebbero dannosi, diciamo, moralmente.

Aggiungo ora una sola parola sopra due altre proposte contenute nella legge: Esenzione dalla ricchezza mobile. Riguardo a questa credo che Commissione e tutti noi saremo d'accordo per non accettare nessuna eccezione alle leggi d'imposta dello Stato. Dagli atti della Commissione d'inchiesta risulta come molte ingiustizie avvenute nell'applicazione della legge di ricchezza mobile dipendono da incertezza, da diversità di criteri degli agenti delle tasse. Il rimedio c'è nell'applicazione della tassa.

Come si è fatto per l'agricoltura, così si faccia per la marineria mercantile. Il risultato sarà il medesimo e non avremo privilegio.

Ci è poi il premio pei trasporti dei carboni. Naturalmente a me dispiace di vedere che i carboni per il servizio del paese siano trasportati da navi estere.

Il Ministero anche in questo ha, secondo me, ragione e propone, se non sbaglio, che in via economica si diano i trasporti, magari pagando i noli, un poco di più, alle navi italiane. La Commissione al solito, rincara e chiede il premio di una lira per tonnellata di carbone trasportata in Italia da navi italiane.

Ora io confesso che ho un'antipatia fisica per i premi perchè sono precedenti pericolosissimi. Fino ad ora non avevamo che quello insignificante di 2 lire a tonnellata per costruzione dei velieri e direi di fermarci a quello. Ma, astrazione fatta da questa antipatia che ho per i premi, c'è anche da osservare un'altra cosa: sono ormai votate le convenzioni ferroviarie; sono stati stabiliti in esse i vantaggi e i carichi delle Società assuntrici; i vantaggi sono stati trovati, da molti, eccessivi.

Ora che cosa fate con questi premi? Fate ribasare di una lira il costo del trasporto del carbone sulle navi italiane: questa lira, nella concorrenza fra i vettori italiani si dividerà fra il compratore e il vettore. Quali sono fra i principali compratori di carbone in Italia? Sono le ferrovie. Avete previsto il caso delle convenzioni?... Ho finito. (*Bravo! Bene! — Molti deputati vanno a stringere la mano all'oratore.*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Elia.

Elia. Onorevoli colleghi. Una grave questione è da tempo che si agita nel nostro paese, ed è giunta a tal grado di acutezza da richiamarvi sopra l'attenzione del Parlamento; voglio dire della crisi mortale dalla quale è minacciata la nostra marineria mercantile. Dobbiamo noi soccorrerla o lasciarla morire? Questione gravissima, per un paese che è quasi, per intero, circondato dal mare, e che corre pericolo di vedere cadere in mano a stranieri i trasporti marittimi ed i suoi commerci internazionali. Io me ne sono impensierito come ve ne siete impensieriti voi tutti, checchè ne dica l'onorevole Franchetti, e spinto dal convincimento che la rovina della nostra marineria mercantile sarebbe stata fatale alla nazione, mi sono creduto in dovere di presentare, nel 2 febbraio 1881, insieme con altri colleghi, un disegno di legge di mia iniziativa, per il quale si accordavano premi di costruzione e di navigazione alla marineria di grande e piccolo corso. Era, a mio credere, il mezzo migliore per cooperare al suo risorgimento, desiderio di quanti siamo in quest'Aula, animati tutti da un unico sentimento, quello del bene della patria.

Invece di dare approvazione al mio disegno di legge, la Camera ha approvato la nomina di una Commissione d'inchiesta, ed ha fatto bene, perchè se alcuni avessero mai potuto avere qualche dubbio sulle tristi condizioni della nostra marineria mercantile, dopo il lavoro coscienzioso della Commissione, illustrato dalla splendida relazione, minuta, inappuntabile dell'onorevole Bosselli, anche questi avranno acquistato il convincimento che, senza un provvedimento che le porga una mano e l'aiuti a rialzarsi, ed in parte a trasformarsi, la marineria italiana, resa gloriosa dai padri nostri, è condannata a morire.

E, o signori, qual prova volete voi più convincente della graduale sparizione della nostra marineria, di quella delle relazioni ufficiali, pubblicate dal Ministero della marineria? Senza andare più in là, basta incominciare dal 1876. A quell'epoca noi avevamo 10,903 navigli del tonnello di 1,020,488, nel dicembre del 1883 si avevano 7270 navigli di tonnellate 365,880. Una diminuzione di 2633 navigli e di 154,607 tonnellate, e così di anno in anno, di maniera che del naviglio che ci rimane noi ne abbiamo soltanto 1702 per tonnellate 647,402, atto alla navigazione di lungo corso e di gran cabottaggio, compresi i 201 vapori che ha l'Italia fra grossi e minimi, per un tonnello di 107,452.

E non è meno significativa la statistica del personale, se si rimonta a qualche anno indietro, giac-

chè, mentre, nel 1878, avevamo 210,267 matricolati alla navigazione, fra la prima e seconda categoria, alla fine del 1883 ne avevamo in totale 185,017.

Un tale stato di cose non può non impensierire, seriamente, quanti hanno a cuore gl'interessi del paese. Esso ci addita il nostro dovere e ci dice che la marineria soffre di malattia mortale, e che se non le portiamo aiuto non può salvarsi, e quindi è nostro dovere di portarle aiuto. È dunque necessario che il Parlamento provveda prima che il male divenga incurabile.

È impossibile rimanere più oltre sordi ai giusti reclami, alle giuste proteste di cui la Commissione d'inchiesta ha dovuto constatare la non esagerazione, e notate che reclami e proteste non provengono già soltanto dai costruttori che hanno i cantieri vuoti e dagli armatori. No, o signori, quelli che reclamano anche più forte sono i capitani, sono i macchinisti, sono gli ufficiali, sono i marinari della marineria mercantile, che si trovano, in gran numero, privi di pane, perchè i nostri navigli sono costretti di tenersi in gran parte al disarmo non potendo resistere ormai più alla concorrenza nei noli fatta da bandiere di altre nazioni, che, più o meno apertamente, più o meno largamente hanno o il beneficio dei premi o altri favori.

Questi lamenti emanano altresì da tutte le industrie che hanno attinenza alla marineria, del pari che all'agricoltura; le industrie del legname, quelle del ferro, delle tele, dei cordaggi, delle canape, insomma da tutte quelle industrie che sono necessarie alle costruzioni marittime ed alla navigazione, e che perciò risentono il contraccolpo delle sofferenze dell'industria principale.

Questi fatti non si possono negare salvo che non si voglia chiudere gli occhi, pel deliberato proposito di veder morire di consunzione la nostra marineria. Solo quelli che credono che si possa fare a meno della marineria mercantile, che si possano senza danno affidare i trasporti delle nostre derrate, delle nostre industrie, dei nostri commerci, totalmente a bandiere estere, possono rimanersene indifferenti, ma allora quelli che così la pensano, debbono essere logici, e venire ad altra conclusione, quella cioè, di non volere neppure una marineria da guerra, che si lasci in balia di chi le vuole le estese nostre coste e le nostre città marittime. È egli possibile che il Parlamento italiano deliberi la morte della marineria mercantile e di quelle forze navali per le quali siamo invidiati? Sarebbe delitto il crederlo.

Vi è, invero, una scuola che ha per principio,

che allorquando un'industria, non trova in sè stessa gli elementi di forza e di vita, la si debba lasciar morire, ma queste sono esagerazioni che nel caso di cui si tratta possono rovinare una nazione.

Si parla altresì di libero scambio, di libertà di concorrenza. Il libero scambio, la libertà di concorrenza hanno anche esse il loro limite, che consiste nel fare ad altri reciprocamente le condizioni uguali a quelle dei propri connazionali nelle entrate e nelle uscite dei nostri porti e delle nostre frontiere, ma non consiste già nel lasciar consumare le proprie industrie fino a vederle morire, senza far nulla per proteggerle e sostenerle. Ma anche il trattamento a parità dei connazionali è poi generalmente osservato? Guardate l'America, un po' anche l'Inghilterra, ma soprattutto la Francia e vedrete come questi principii di libertà sono osservati.

Il migliore provvedimento è dunque, in questo momento, quello di approvare concordi il disegno di legge come fu modificato dalla Commissione, sicura del consenso del presidente del Consiglio e del ministro delle finanze, e dell'appoggio potente dei maggiori interessati, cioè il ministro della marina, e quelli dell'agricoltura, dei lavori pubblici, e degli affari esteri.

Si spenderanno poco più di quattro milioni, e il lieve sacrificio sarà compensato dal vantaggio che ponendosi la nostra marina in condizione da servire ai bisogni dello Stato, il Ministero della marina potrà fare a meno di acquistare navigli per trasporti, potendo in ogni caso servirsi di quelli della marina mercantile.

La più savia dunque delle risoluzioni è quella di approvare il disegno di legge. Tutti coloro che credono dannoso il confidare a soli stranieri i nostri trasporti marittimi, e più dannoso ancora il lasciare le nostre coste in balla di chi voglia scrazzarle, debbono approvarlo.

È possibile che vi sia taluno che si faccia questa domanda. Per quale ragione, la marina mercantile chiede il concorso dello Stato?

Non devono i costruttori, non devono gli armatori non deve infine la gente di mare, soffrire al pari di ogni altro commerciante od industriale le conseguenze buone o cattive della loro impresa? A tali domande la risposta è facile, e la ragione sta dalla parte della gente di mare. Essa reclama l'appoggio dello Stato, in ragione di eccezionali aggravii che a lei sono imposti, ed anche perchè l'industria che essa esercita è l'unica che non trovi come le altre adeguati compensi dai trattati internazionali di commercio.

Essa, all'incontro, mentre è soggetta a tutte le tasse, dalle quali sono colpite le industrie ed i commerci (alcune delle quali la legge attuale sopprime provvisoriamente e riduce) è sovraccaricata di altre a lei speciali, massime all'estero. Tasse di ancoraggio, di fanali, di pilotaggio, di porto, di docks, di banchine e via dicendo. Ora ditemi in coscienza se vi pare che la marina sia trattata al pari delle altre industrie e rami di commercio.

Ma non è tutto. Non finiscono qui i pesi della marina; essa ha altri obblighi ben gravi.

In effetto, gli armatori hanno l'obbligo di comporre i loro equipaggi di nazionali matricolati. Il capitano non può sbarcare alcuno dell'equipaggio all'estero, per nessun motivo, meno casi eccezionali. Così pure le persone dell'equipaggio non possono sbarcarsi finchè non è finito l'arruolamento contratto, e, se lo fa, è considerato disertore, e come tale, oltre ad essere punito con pene corporali, ha pure l'altra punizione ben più grave, quella cioè, che la punizione gli viene notata nel suo libro di matricola, il che gli è di grave danno nella ricerca di occupazione.

Questi vincoli, da cui è legata la nostra marina mercantile, l'obbligo di formare così l'equipaggio previo arruolamento, porta con sè conseguenze pecuniarie, alle volte ben gravi.

Dopo aver fatto l'equipaggio, lo si deve pagare e mantenere. Quando un bastimento parte dal porto di armamento, esso deve, come vi ho detto, meno casi eccezionali, ritornarvi con lo stesso equipaggio.

Ora accade spessissimo che un bastimento, giunto in un porto estero, non trovi pronto un nolo di ritorno. Con la speranza che da un momento all'altro possa sortire qualche noleggiato, attende qualche giorno, passano la settimana, passano alle volte i mesi, ed il bastimento rimane inoperoso; intanto l'equipaggio mangia e corrono le paghe, ed il capitano, ad onta della rovina degli interessi della nave, è obbligato a conservarlo, mentre altre nazioni lo sbarcano.

Ma poi, o signori, la marina mercantile non deve essere riguardata come una industria a sè, pari a qualsiasi altra. Essa merita di essere considerata dal punto di vista dei rapporti che ha con tante altre industrie, e da quello della prosperità generale del paese: e difatti, la marina mercantile è la intermediaria di tutte le altre industrie, del commercio e dell'agricoltura. Fate che la marina sparisca, e voi porterete un colpo gravissimo a tutte le nostre industrie, ai nostri commerci, che non potrebbero, senza ri-

sentirsene, veder passare tutti i mezzi di trasporti marittimi in mano degli stranieri e dei rivali industriali.

Ma vi è anche una importante ragione politica, di grande interesse nazionale, che ci obbliga a provvedere a che la marineria mercantile non muoia.

L'esistenza della marineria mercantile è una necessità per la marineria da guerra: l'una è così collegata coll'altra, sono così connesse l'una l'altra, che non è possibile il separarle.

Se quella dovesse soccombere, questa sarebbe messa in pericolo mortale. Insomma senza una marineria mercantile non vi è marineria militare possibile.

Una prova palpabile la vediamo ora. In Inghilterra, ove la marineria ha uno sviluppo enorme, si sono fatti in questi giorni dei *meetings* per appoggiare i reclami del commercio, il quale chiede l'aumento immediato e continuo della marineria, e gli onorevoli Forster e Smith, persone autorevolissime che hanno fatto parte del Governo, fecero rilevare che il commercio dell'Inghilterra sarebbe rovinato per sempre, se, durante una guerra, i trasporti dovessero passare in mano di stranieri.

E quante altre considerazioni non vi sono a favore della marineria?

Ognuno sa, che per effetto della matricolazione del personale della marineria mercantile, si formano gli equipaggi della marineria di guerra, di cui la nazione può disporre quando ne venga il bisogno. E non si venga a dire che l'importanza del buon marinaio è diminuita in causa dello sviluppo della marineria a vapore. La verità è, che nella marineria da guerra, come nella mercantile, si sente sempre il bisogno di buoni marinari cresciuti sul mare, induriti nelle fatiche e nei pericoli della navigazione. E di questi veri marinari non se ne trovano dappertutto, non si possono già improvvisare, come si fa del soldato di terra col reclutamento e con pochi mesi d'istruzione; bisogna formarli i marinari per averli buoni, bisogna cercarli fra quelli che hanno fatto anni di navigazione nella marineria mercantile, altrimenti avrete dei marinari che soffrono del male di mare, e che in date occasioni si rendono inutili. Può quindi ben dirsi che la marineria mercantile fa parte dell'organizzazione della marineria di guerra.

Dunque è una verità indiscutibile quella che affermo, che lasciarla perire equivale a compromettere le sorti della marineria militare, per la quale il paese fa con entusiasmo tanti sacrifici. Che noi siamo sulla via di perdere la marineria

mercantile ve lo dice la relazione della Commissione d'inchiesta, ve lo dice il relatore, in termini non dubbi del disegno di legge, ve lo dimostrano le statistiche del Ministero di mariniera. Bisogna fare un sacrificio per salvarla, un sacrificio che in fin dei conti si risolverà in un grande vantaggio nazionale.

Il compenso che la legge accorda, in quel modo e misura che le finanze permettono, è conforme al diritto comune. Tutte le industrie sono in qualche modo protette dalle tariffe doganali, o per lo meno sono poste in condizioni uguali a quelle degli stranieri.

Ora la nostra marineria si trova in una condizione eccezionale, in presenza cioè di una concorrenza illimitata che non può sostenere. Per essa non vi è protezione di sorta; dovunque si rivolge non trova che aggravii da ogni parte.

Da qui sono derivate le difficoltà, ed infine i tristissimi momenti attuali; ed eccovi i motivi sui quali essa s'appoggia per domandare che la si aiuti e la si metta in condizione di potere sostenere la concorrenza che le viene fatta a tutto suo danno, come si è dato aiuto ai mezzi di trasporto terrestri per un interesse generale del paese.

Come si potrebbe negare che non vi sia una causa d'interesse pubblico importantissimo nella conservazione della nostra marineria mercantile?

E da questo punto di vista che una legge per la marineria mercantile va osservata. E' per una necessità nazionale, per un indiscutibile sentimento di solidarietà a profitto di un'industria che non può resistere alla concorrenza illimitata, se non per mezzo di un soccorso.

Ed è per questo che il disegno di legge si giustifica, non solo, ma diviene di una necessità ineluttabile.

Qualcuno osserverà che basta il soccorso alle costruzioni; ed io dico francamente che questo sarebbe bastato se le marinerie d'altre nazioni non avessero ottenuto aiuti e premi alla navigazione.

Dal momento che questo si verifica, dal momento che le marinerie delle altre nazioni possono accettare noli minimi o per la strapotenza di una, o in conseguenza degli aiuti che altre ricevono dai loro Governi, per noi la navigazione diverrebbe infruttuosa. Ora, se noi non la rendiamo in qualche modo anche per poco remuneratrice, chi volete che si metta a costruire?

È evidente quindi che il premio alle costruzioni diventerebbe lettera morta, perchè nessuno vorrà fabbricare un oggetto che non gli porti l'interesse del capitale impiegatovi. Bisogna dunque non solo fare il bastimento, ma dargli an-

cora la possibilità di utilizzarlo. Quindi non basta premiare la costruzione, ma occorre altresì incoraggiare la navigazione.

Io ho fiducia che voi approverete il disegno di legge quale vi viene proposto dal momento che nulla di meglio in questo momento si può ragionevolmente sperare. Grazie al patriottismo dell'onorevole Magliani le difficoltà finanziarie, se mai vi fossero, saranno superate. Egli saprà fare un miracolo, se occorre, per trovar modo di provvedere a questa necessità dello Stato. Quali altre difficoltà possono accamparsi? Quelle forse che si basano sui principii economici e sulle teorie della libertà commerciale degli scambi? Ma allora che dovrebbe dirsi della protezione più o meno accordata alle altre industrie in forza delle tariffe doganali e dei trattati di commercio?

Se noi ci trovassimo in presenza di un regime economico, che avesse per base la soppressione dei diritti di dogana, allora si che si avrebbe ragione di pretendere che la nostra marineria mercantile fosse lasciata in balia di se stessa; ma finchè avremo una tariffa doganale che fra gli altri ha anche lo scopo di proteggere le industrie nazionali, si può francamente affermare che noi siamo lontani dal vero libero scambio. Non sarebbe per ciò lecito il dire, che in forza di principii economici, noi dobbiamo lasciar morire una industria importante fra tutte le altre, quella della marineria mercantile, che è anche una forza nazionale; e questo mentre in quasi tutte le nazioni del mondo spira vento favorevole al protezionismo.

Il disegno di legge che io raccomando alla vostra approvazione provvede (nei stretti limiti del bilancio ed accettati dalla Giunta) a tutte le classi della marineria mercantile.

I premi alle costruzioni sono generalmente ed equamente ripartiti. Se ne fa una parte anche alle costruzioni a vela per le ragioni così bene esposte nella elaborata relazione dell'onorevole Boselli. Per quanto grande sia la prevalenza della marineria a vapore, quella a vela avrà sempre la sua parte d'importanza.

Una prova incontestabile noi l'abbiamo dall'Inghilterra, la prima nazione marittima del mondo, da altre potenze che le vengono dopo.

Difatti noi vediamo dalla nuova edizione del *Bureau Veritas*, il quale non tiene conto che delle navi a vela di 50 tonnellate e dei vapori di 100 tonnellate, che

| | | | | |
|---------------|----------------|--------|-----------|-----------|
| L'Inghilterra | ha navi a vela | 15,384 | per tonn. | 4,752,059 |
| L'America | " | 6,344 | " | 2,161,490 |
| La Norvegia | " | 4,056 | " | 1,415,795 |

mentre l'Italia che con la sua vela ha avuto tante gloriose tradizioni è scesa ad averne soltanto, dalle 50 tonnellate in su, 3037 per tonnellate 890,422.

Da tale utile pubblicazione si rileva altresì che in rapporto alla vela noi che eravamo i primi siamo ora la quarta nazione marittima; riguardo al vapore si hanno i seguenti risultati:

| | | | | |
|--------------------|------------------|------|-----------|-----------|
| L'Inghilterra | ha navi a vapore | 5090 | per tonn. | 6,593,610 |
| L'America del Nord | " | 350 | " | 539,342 |
| La Francia | " | 493 | " | 737,205 |
| La Germania | " | 488 | " | 550,528 |
| La Spagna | " | 301 | " | 345,862 |
| L'Italia | " | 143 | " | 188,623 |

per cui ci troviamo ad occupare il sesto posto, e se si tenesse conto solo del numero dei vapori portati nel *Bureau-Veritas* saremmo la decima, perchè siamo superati dalla Norvegia, dalla Russia, dall'Olanda e dalla Danimarca.

Da queste cifre si è colpiti da un fatto importantissimo ed è che l'Inghilterra essa sola occupa i 2 terzi della marineria a vapore di tutto il mondo, e siccome con questa essa ritrae tesori da ogni parte, si comprende facilmente come ad essa sola ormai stia a cuore di tenere alta la bandiera del libero scambio. Ebbene ad onta di questo immenso numero di vapori, l'Inghilterra costruisce ancora bastimenti a vela, e li fa in ferro, essa che ha questo eccellente materiale, ed anche in legno. Ho qui presente lo stato delle costruzioni inglesi del 1882 che dà questi ragguagli:

Bastimenti a vela in acciaio n. 73 per tonnellate 127,927.

Bastimenti a vela in ferro n. 529, per tonnellate 785,592.

Bastimenti a vela in legno n. 276, per tonnellate 14,850.

Un totale di legni nuovi a vela costruito nel 1882 in numero di 878 per 928,369 tonnellate; cosicchè l'Inghilterra ha costruiti, in un anno, di soli navigli a vela, tanti quanti corrispondono a due terzi di tutta la nostra marineria, compresi i navigli a vela e a vapore.

Se questo fa l'Inghilterra, che di marineria ne sa qualche cosa, vuol dire che essa riconosce che per certe navigazioni e per dati carichi il commercio può servirsi anche della vela; ma per certo essa è animata anche da un sentimento d'interesse nazionale. L'Inghilterra ha bisogno di numerosi navigli per la sua potenza marittima. Essa sa che ove meglio si forma il marinaio è sui navigli a vela; vede quindi la necessità della conservazione, e mentre i mari sono coperti dai suoi

vapori, costruisce anche la vela, conservando però il grande primato al vapore.

Onorevole presidente desidererei alcuni minuti di riposo.

Presidente. Si riposi pure. La seduta è sospesa.

(La seduta è sospesa alle ore 5,25 e ripresa alle 5,35.)

Presidente. Si riprende la seduta. L'onorevole Elia ha facoltà di continuare il suo discorso.

Elia. Dicevo dunque, o signori, che bisognerebbe non tenere conto alcuno delle cose del giorno, o essere ciechi, per non vedere il grande progresso fatto dal vapore, dopo che studi più profondi hanno portato una nuova rivoluzione nel sistema delle macchine per le quali, il consumo del combustibile è stato grandemente ridotto. Basterebbe a dimostrarlo il movimento sempre crescente del canale di Suez, ove nel 1884 passarono 614 piroscafi postali e 2455 piroscafi di commercio.

Ma se questo fatto prova la grande importanza del vapore, dimostra anche quanto sia erroneo il giudizio di coloro, che giudicano essere le sovvenzioni ai servizi postali la causa della rovina della libera navigazione, dimostra altresì un altro fatto doloroso, cioè la quasi nessuna importanza della nostra marineria nel concorso mondiale, la quale non figura nel passaggio del Canale, che per la minima frazione di 1,64 per cento e che ci mette al disotto anche dell'Olanda e dell'Austria-Ungheria.

A parte dunque l'importanza del vapore che nessuno contrasta; l'Inghilterra ed altre potenze marittime c'insegnano che non è giunto il tempo, e forse non giungerà mai, in cui la marineria a vela debba assolutamente sparire.

È certo invece che la vela, sebbene non possa competere col vapore, tuttavia nelle lunghe navigazioni, e pel trasporto di merci che non hanno bisogno di celerità, potrà pur esservi impiegata. Pare che la natura per bilanciare l'umano progresso, abbia voluto provvedere a compensare il naviglio a vela, della mancanza di motore meccanico con i venti periodici e costanti, di guisachè per alcune navigazioni si può contare anche per essa su di una celerità relativa. Quindi, è per me fuori dubbio che le navi a vela per lunghe navigazioni, purchè siano di grossa portata, di costruzione solida ed abbiano la maggiore velocità possibile, come i *clipers* americani, coi quali ho navigato io stesso prima del 1859 e che filavano con venti regolari, non forzati 13 nodi all'ora, potranno sempre servire come utile ausiliario del commercio nei trasporti marittimi internazionali.

Convinta di ciò la marineria inglese costruisce, come abbiamo veduto, in proporzione abbastanza considerevole navi a vela. Si dirà dagli oppositori che costruisce pochi velieri in paragone del passato. Ebbene anche questo è un errore. Il massimo tonnelloaggio dell'Inghilterra per la vela, nel 1876, era di 5,807,365 comprese le navi minori. Nel 1882 ne aveva per 5,486,666 tonnellate, da cui una diminuzione in 7 anni di 320,699 tonnellate soltanto. Però l'Inghilterra ha il suo tornaconto di costruire anche il suo naviglio a vela in ferro. Noi, in Italia, abbiamo ragioni per preferire le costruzioni in legno per la marineria a vela (sebbene si facciano anche prove di costruzioni in ferro), perchè abbiamo nel legname e nel nostro personale elementi tali da avere il primato su altre nazioni.

Premiando la legge le costruzioni in ferro, ne veniva la necessità di premiare anche le costruzioni in legno. È questione di equità e di giustizia verso un'industria nazionale, che ha avuto uno splendido passato, e che non merita di essere rovinata, come di certo lo sarebbe, se si premiassero soltanto le costruzioni in ferro, recando danno gravissimo ai nostri costruttori, e togliendo il pane a centinaia di carpentieri e calafati di una capacità incontestata. Egli è per ciò che la Giunta ha creduto che non si potesse negare il premio alle costruzioni in legno.

Ai premi di costruzione tien dietro il premio di navigazione al lungo corso. Vi ho già dimostrato che senza questo provvedimento il premio alle costruzioni rimarrebbe lettera morta, imperocchè ove la navigazione non divenga per poco remuneratrice, nessuno si metterà a costruire, ed i capitali si terranno sempre lontani dal mare, giacchè nessuno vorrà concorrere coi suoi mezzi a fabbricare un oggetto quando si sa che questo oggetto dovrà rimanere inoperoso e non darà alcun frutto al denaro impiegatovi. A dire il vero io avrei desiderato che il premio di navigazione fosse esteso anche al grande cabotaggio; ma essendosi sollevate questioni di ordine economico, per non creare ostacoli al disegno di legge, mi sono accontentato del premio di navigazione al di là degli Stretti, secondo è detto nel disegno di legge, articoli 9, 10, 11, 12.

Quello che mi parrebbe fosse giusto sarebbe che il premio fosse dato non solo ai bastimenti che hanno una data età, ma fosse esteso anche a quelli che, previe forti spese, si mettessero in grado di conservare la prima classe in uno dei registri nazionali riconosciuti dal Governo. La Commissione è dovuta venire nella convinzione,

visto il rapporto della inchiesta, di accordare il premio di navigazione anche alla vela, e sono sicuro che la Camera giudicherà che non si poteva farne a meno.

Vi sono, è vero, alcuni che, ad onta degli esempi che ci vengono da altre nazioni marittime, persistono nell'ritenere che la marineria a vela ha finito il suo tempo e che sia condannata assolutamente a sparire: io non lo credo e non lo auguro al mio paese, perchè, dato, come è provato, che altre nazioni cercano di conservarla, se noi avessimo a perdere la nostra io la considererei una sventura nazionale.

Se noi avessimo una armata mercantile soltanto a vapore che non potrebbe essere composta da più di 300 navigli, calcolato che ciascuno di essi avesse per equipaggio di coperta e di macchina 40 persone, tutto il nostro effettivo di personale marittimo si ridurrebbe a 12,000 marinari: ed è con questo personale che noi armeremo le nostre navi? e che ne faremo noi dei 185,000 marinari che per la maggior parte vivono della vela se noi la condanniamo a morire? È quindi cosa doverosa e giusta lo stendere una mano anche alla vela, perchè viva in parte finchè viverà la vela di altre nazioni, e per aiutare l'altra parte a trasformarsi.

Signori, tale essendosi manifestata nella massima parte la volontà del paese, la Commissione d'inchiesta, nella sua grande maggioranza, ha dovuto nella sua coscienza sostenere la concessione dei premi alla navigazione a lungo corso anche alla vela, e se questo non avesse fatto, non avrebbe adempiuto con fedeltà al suo mandato, e la Giunta parlamentare ha dovuto seguirne l'esempio.

Alla classe di bastimenti non adatti al lungo corso, e che non possono godere dei premi, il disegno di legge accorda altri compensi, cioè nelle diminuite tasse e diritti marittimi, nell'abolizione delle tasse consolari e sospensione di ricchezza mobile e nelle nuove ed utili disposizioni per la navigazione di cabotaggio, che vogliamo riservato alla nostra marineria.

Il cabotaggio da noi accordato agli esteri sulle nostre coste, è dannoso alla nostra marineria, perchè quello che a titolo di reciprocità ci viene accordato da altre nazioni e segnalatamente dalla Francia, è una vera derisione. Nessun paese quanto la Francia ha mosso guerra tanto accanita, agli sforzi che la marineria nostra ha fatto per sorreggersi. Eppure, nessun'altra nazione ha quanto essa, approfittato della larghezza delle no-

stre teorie economiche di libertà di commercio e di scambi.

Ebbene, i fatti ci hanno provato che queste teorie hanno ridonato a totale beneficio degli stranieri, e ci indicano quale è la via che noi dobbiamo seguire verso chi non ci dia uguali vantaggi e parità vera di trattamento.

Un altro vantaggio lo avrà nel trasporto del carbone. Nessun utile ne avrebbe ricavato la nostra marineria, se si fosse adottato il semplice provvedimento dell'obbligo di caricazione su navigli con bandiera nazionale; giacchè è difficile che in Inghilterra un bastimento non trovi un nolo di ritorno: bisognava quindi trovare modo, che questo ritorno si fosse reso alcun poco utile, ed il vantaggio lo dà la legge di lira una per tonnellata di peso. Se a ciò si aggiungono, e le disposizioni e le raccomandazioni al Governo, perchè la marineria sia svincolata da alcune pastoie che la inceppano, e le recano danno senza che lo Stato ne tragga profitto, si riconoscerà, che dall'approvazione del disegno di legge ne trarrà vantaggio non lieve anche quella navigazione alla quale non si è potuto accordare il premio.

Anche per le Casse degli invalidi il disegno di legge ha un qualche miglioramento, giacchè, fra la retribuzione che sarà data dallo Stato, per la metà del tempo passato in servizio, dagli iscritti nella leva di mare, e la corrisposta di lire 60,000, sarà erogata in loro favore la somma di lire 125 all'anno circa.

Se si considera quello che si fa presso altre nazioni a favore degli invalidi di marineria, è ben poca cosa quello che noi facciamo per essi.

Speriamo che venga tempo, che si possa fare qualche cosa di più per una classe benemerita, che dopo avere passata la parte migliore della sua esistenza fra pericoli, per rendere più rinomata e più ricca la patria, è costretta a stentare la vita nella sua vecchiaia.

In mancanza di meglio, io che volevo molto di più, accetto quello che si è potuto fare per questa classe tanto benemerita, e solo faccio caldissime raccomandazioni al Governo di voler tener conto di questi benemeriti, e di accordare ad essi la preferenza per i posti di marinari di porto, di piloti, presso le Casse degli invalidi, nel personale dei fanalisti ed in quello delle Camere di commercio, di custodi, ed ove il bisogno si manifesti.

Vi è molto da fare ancora, perchè la nostra marineria possa prendere il posto che le compete fra le altre nazioni. Si deve provvedere alla escavazione, ed alla maggiore sicurezza dei nostri porti,

i quali, nella massima parte, non rispondono più alle aumentate esigenze dei trasporti e dei commerci.

Quello che vi è da raccomandare come cosa della massima necessità, è la costruzione di bacini di carenaggio, che possiamo dire di non avere in Italia per uso commerciale.

La Commissione d'inchiesta, come è dichiarato dall'illustre relatore di questa legge, ha dovuto constatare la urgente necessità di bacini di carenaggio in alcuni dei nostri principali porti, Genova, Livorno, Ancona, Cagliari, Savona, e fa vive raccomandazioni al Governo perchè sia provveduto a tali opere richieste da altissimi interessi nazionali. A quelle della Commissione io aggiungo le mie più calde raccomandazioni e prego il Governo di trovar modo di presto provvedere a che questa esigenza nazionale sia soddisfatta.

E perchè nulla sia dimenticato, nel limite del possibile, di quanto si ritiene indispensabile, affinchè l'Italia possa conservare una marineria mercantile, credo pure sia necessario di raccomandare al Governo il riordinamento dei servizi marittimi sovvenzionati dallo Stato.

Non vi è nazione in Europa, che, quale più, quale meno, non cerchi di espandersi, di allargare la sua sfera d'azione, e di aprire nuove correnti commerciali al di là dei mari. L'Italia ha iniziata essa pure una politica coloniale. Auguro che la sua stella le sia sempre propizia, ma se vogliamo che un bene ne ridondi alla patria, tanto in questa nuova regione, ove sventola la bandiera italiana, come in altre ancor più importanti, ove il nostro naviglio è appena conosciuto, è necessario ora più che mai, che la marineria mercantile non sia abbandonata.

All'apertura di nuovi sbocchi alpini noi abbiamo contribuito con grosse somme, dobbiamo ora provvedere a che i denari spesi ci diano un frutto adeguato; questo non sarà mai, se non provvederemo in modo, che le nostre linee ferroviarie sieno completate con servizi cumulativi marittimi, regolati in guisa da servire di continuazione di trasporto, tanto alle merci che ai passeggeri che transitano per l'Italia, e che, invece di andare in porti stranieri ad imbarcarsi su navi estere, trovino utile di scalare a Genova, Savona, Venezia e Ancona, per prendere imbarco su navigli nazionali.

Ma perchè ciò possa avverarsi, occorrono linee di navigazione, con servizi postali e commerciali distinti, l'uno dall'altro, sempre però con partenze fisse e con itinerari stabiliti, i quali, oltre al servizio di transito, avrebbero l'altro obiettivo di

aprire nuovi mercati ai prodotti della nostra agricoltura, delle nostre industrie, dei nostri manufatti e di aumentare così gli scambi commerciali.

Ma ognuno comprende, o signori, come sia impossibile il pretendere tali servizi regolari con partenze a giorno fisso e con itinerari determinati, sia che il naviglio abbia carico completo, od abbia metà di carico, o viaggi in zavorra, senza che a tali servizi vi corrispondano adeguate sovvenzioni.

Una nazione a noi vicina, che non vuole cedere ad altre il dominio dei mari, ma ne vuole serbata una parte per la sua marineria, ci ha dimostrato che cosa ha saputo fare; essa ha voluto insegnarci che non è errore economico che non si possa, che non si debba correggere il sistema dei premi alle costruzioni ed alla navigazione, e che tanto meno poi è errore enorme il dare sovvenzioni a compagnie postali e regolari. Questa nazione, che vuole godere una qualche considerazione anche nei mari, ha creduto fosse poco lo spendere 28 milioni all'anno per sovvenzione alla sua marineria a vapore; ha voluto aggiungere anche nuovi sussidi ad altre compagnie affinchè avessero estesi i loro servizi in altre coste africane. E la Germania proprio ora ci dà l'esempio della creazione di un gran Lloyd sul sistema dell'Austria-Ungheria. Questi fatti dimostrano come non vi è nazione, a incominciare dall'Inghilterra (sebbene abbia una marineria tanto prevalente) che non senta il bisogno di sussidiare navigazioni regolari a vapore. Non si sa quindi comprendere come in Italia si spieghi tanta avversione alle sovvenzioni che si accordano per i nostri servizi postali marittimi.

Io sono di avviso che senza i sussidi dello Stato noi non avremmo ora neppure la scarsa quantità di vapori che abbiamo, e ad avvalorare questa mia affermazione basti il ricordare come abbiamo avuto fine il *Lloyd Italiano* e la *Trinacria*, che sono perite per mancanza di adeguate sovvenzioni governative. I sentimenti miei su questo proposito sono noti alla Camera. Ho parlato ed ho votato a favore delle sovvenzioni per i servizi marittimi, e credo in coscienza d'aver fatto il bene del paese.

Ora è necessario un riordinamento nei servizi postali e commerciali periodici, ed io raccomando al Governo che ciò sia sollecitamente fatto, e raccomando altresì al Governo di portare la sua sollecita attenzione sulla mancanza di regolari comunicazioni fra l'Italia, la Spagna e il Portogallo, il che è cagione che i nostri prodotti sono obbligati di traversare la Francia per arrivare alla penisola iberica.

L'egregio relatore, attribuendo una gran parte della decadenza della nostra marineria mercantile alla mancanza di materiale nautico capace di mettersi in concorrenza con le altre marinierie, deplora che nelle navigazioni del Pacifico, del golfo del Messico, dell'America centrale, delle Antille, dell'India, della China, del Giappone e dell'Australia, la nostra bandiera vi prenda una parte tanto meschina: è là, egli dice, che deve rivolgersi l'intraprendenza della nostra marineria mercantile; è là, io aggiungo, che deve pur rivolgersi l'attenzione del Governo.

Come voi vedete, onorevoli colleghi, io non sono esclusivista, io non sono partigiano di un sistema unico di navigazione. Riconosco la grandissima preponderanza della marineria a vapore, ma non credo che la marineria a vela debba sparire. Ma siccome la prevalenza del vapore è innegabile, io con la coscienza di un giurato che debba decidere di vita o di morte, dico agli armatori italiani: trasformate quanto più potete, coll'aiuto che vi darà il Governo, il vostro materiale nautico, senza farvi prendere dal timore che la costituzione di servizi regolari sovvenzionati possa annientare e rovinare la libera navigazione.

Una raccomandazione io debbo fare all'illustre ministro degli esteri nell'interesse della nostra marineria.

Per ragioni di economia il Governo è stato fin qui propenso al sistema degli agenti consolari all'estero, sistema che ha gravi e molteplici inconvenienti in lontane regioni. Io accennerò al più grave di tutti, a quello cioè dell'opposizione d'interessi siano nazionali che personali, in cui ben spesso qualche agente consolare di nazionalità estera si trova. Ne deriva da ciò che il nostro capitano marittimo è lasciato alle volte senza difesa in paesi stranieri lontani da noi ed è obbligato a sottomettersi ad imperiose e dannose necessità. Accade anche, e non di rado, che l'agente consolare è anche raccomandataro di bastimenti. Allora sorge un altro conflitto. Se avviene il caso di avaria o di naufragio, gli atti del console hanno forza avanti le autorità giudiziarie di pubblici strumenti. In questi casi può avvenire che la protezione di colui che è agente consolare, dovuta al capitano quale raccomandataro della nave, rechi danni gravissimi ai legittimi interessi delle Compagnie di assicurazioni, le quali si trovano pregiudicate dagli atti consolari favorevoli alla nave ed al suo comandante.

Io raccomando quindi all'onorevole ministro degli esteri, affine di eliminare questi inconvenienti, di voler studiar modo di provvedere a che l'ufficio

Consolare in contrade lontane sia possibilmente conferito ad impiegati di carriera. Ed in ogni caso, che si tenga conto dei nostri connazionali che si trovano all'estero disposti a servire dai luoghi ove sono stabiliti, la patria loro. Accogliendo ben inteso le offerte di coloro che presentano più garanzie morali e dimostrino di avere posizione decorosa ed indipendente.

Un'altra importantissima raccomandazione, io debbo fare all'onorevole ministro della pubblica istruzione, quella cioè di portare la sua attenzione sull'istruzione nautica, della quale il paese non si mostra punto soddisfatto, come si è dovuto constatare dalla Commissione d'inchiesta.

I progressi fatti nella navigazione e nel suo materiale, impongono una riforma nel programma d'insegnamento nelle scuole ed Istituti nautici, nel quale importa sia provveduto non solamente al teorico, ma anche al pratico insegnamento, tanto per coloro che aspirano a divenire capitani di vapori che per quelli i quali percorrono la carriera del macchinista.

La Commissione d'inchiesta si è occupata di quest'argomento tanto importante. Essa non ha voluto invadere il campo dell'onorevole ministro della pubblica istruzione, formulando un programma d'istruzione nautica. Ha fatto su ciò calde raccomandazioni al Ministero, ed io spero che tali raccomandazioni non saranno state trascurate dall'onorevole ministro.

Ad ogni modo all'autorevole voce della Commissione d'inchiesta aggiungo ora una debole mia parola, per raccomandare all'onorevole Coppino di portare la sua attenzione sull'insegnamento nautico che ha bisogno di serie riforme.

Onorevoli colleghi, questo disegno di legge, dice con la sua non comune competenza l'illustre relatore, onorevole Boselli, che noi raccomandiamo all'approvazione della Camera, non è una legge di risorgimento. È una legge di conservazione della marineria mercantile italiana, ed un aiuto alla sua trasformazione.

Se la marineria mercantile meriti di essere conservata, ho cercato di dimostrarvelo con la mia modesta parola; ma se essa non vi avesse persuaso, troverete, io spero, motivo di persuasione dalle prime parole con le quali i ministri degli esteri, di agricoltura e commercio, della marineria e dei lavori pubblici, vi dimostrano quale importanza abbia la marineria mercantile pel nostro paese.

Essi dicono:

« Signori! il tema che proponiamo al vostro stu-

dio è di somma importanza per la potenza politica e la grandezza economica dell'Italia. Imperocchè la prosperità della marineria mercantile sia tra i principali elementi della pubblica ricchezza, come è argomento indispensabile per la difesa nazionale. »

Dopo ciò non mi rimane che a concludere, o signori!

Allo stato attuale delle cose, ogni altro ritardo a deliberare questo utile e necessario provvedimento, renderebbe ormai la lotta impossibile, e la marineria mercantile italiana si vedrebbe costretta, con gravissimo danno del paese, a ritirarsi dal campo della concorrenza nella navigazione internazionale, e ad essere obbligata ad abbassare la nostra bandiera.

Che questo accada, non può permetterlo il Parlamento Italiano. L'Italia, nazione marittima, deve poter portare pel mondo, alta ed onorata, la sua bandiera, anche se per farlo dovesse sobbarcarsi a sacrifici maggiori.

Il sacrificio che ora si domanda è ben lieve, e la Camera lo farà senza rammarico.

Possa dunque questo disegno di legge, che noi approveremo, aver la *virtù di infondere* nuovo ardimento ai nostri armatori e di richiamare nuovi capitali al mare affine di ravvivare le nobili gare degli arditi navigatori che resero gloriose le tradizioni della patria nostra. (*Bravo! Bravo! — Benissimo!*)

Annunzio di varie domande d'interpellanza e di interrogazione.

Presidente. Prima di continuare nella discussione, debbo comunicare alla Camera diverse domande d'interrogazione e di interpellanza.

Sono rivolte al ministro dell'interno le seguenti domande d'interrogazione.

La prima è dell'onorevole Musini, ed è così concepita:

« Il sottoscritto desidera interrogare l'onorevole ministro dell'interno a proposito delle misure eccezionali di pubblica sicurezza adottate in questi ultimi tempi in diverse parti della provincia di Parma. »

La seconda, dell'onorevole Maranca-Antinori, è concepita in questi termini:

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole presidente del Consiglio, ministro dell'interno, sui danni prodotti dalle frane in parecchi comuni del-

l'Abruzzo Chietino, specialmente in quelli di Furci e di Castelfrentano, e sui provvedimenti che il Governo ha dati o intende di dare. »

La terza, che riguarda anche il ministro della pubblica istruzione, è dell'onorevole Turbiglio:

« Il sottoscritto chiede di fare all'onorevole presidente del Consiglio la seguente interrogazione: quali sono i fatti o giudizi della relazione della Commissione d'inchiesta, nominata con decreto 23 marzo, che determinarono l'onorevole ministro della pubblica istruzione ad accettare le dimissioni del rettore dell'Università di Torino? E se è vero che il ministro dell'interno già decise il richiamo del prefetto senatore Casalis, sopra quali fatti o giudizi della relazione si fonda questa decisione del Governo? »

E poi rivolta all'onorevole ministro guardasigilli la seguente domanda d'interpellanza:

« Il sottoscritto chiede d'interpellare il ministro guardasigilli intorno ad un arresto violento subito dal dottor Giuseppe Forti di Veroli; e sull'andamento generale dell'amministrazione del suo distretto. »

« Indelli. »

Prego gli onorevoli ministri presenti di voler comunicare queste domande d'interrogazione e di interpellanza all'onorevole presidente del Consiglio, ministro dell'interno, e all'onorevole ministro guardasigilli.

E poi rivolta all'onorevole ministro delle finanze questa domanda d'interrogazione:

« I sottoscritti domandano di interrogare l'onorevole ministro del tesoro intorno ad alcune operazioni di tesoreria, che corre voce siansi compiute in questi ultimi tempi. »

« Sanguinetti, Panattoni. »

Prego l'onorevole ministro del tesoro di dichiarare se, e quando intenda rispondere a questa domanda di interrogazione.

Magliani, ministro delle finanze, i. terim del tesoro. Io dichiaro di essere agli ordini della Camera; e potrei rispondere anche subito. Se però gli onorevoli interroganti dovessero parlare a lungo, si potrebbe rimandare lo svolgimento della loro interrogazione al principio della seduta di domani.

Quanto poi alle altre domande d'interrogazione e d'interpellanza, mi farò un dovere di comunicarle ai miei colleghi assenti.

Presidente. Acconsente l'onorevole Sanguinetti?

Sanguinetti. Sissignore. Io accetto, e ringrazio l'onorevole ministro della sollecitudine con la quale è disposto a rispondere a questa domanda di interrogazione. E tanto più che vedo che egli ne ha compresa la importanza.

Presidente. Sta bene. Dunque lo svolgimento di quest'interrogazione avrà luogo domani in principio di seduta.

All'onorevole ministro dei lavori pubblici sono rivolte le seguenti domande d'interpellanza:

“ Il sottoscritto chiede d'interpellare l'onorevole ministro dei lavori pubblici sull'andamento del servizio telegrafico nel regno,

“ Parenzo. ”

L'altra è dell'onorevole Lazzaro;

“ Il sottoscritto chiede interpellare l'onorevole ministro dei lavori pubblici sulla libertà, segreto ed andamento del servizio telegrafico. ”

Poi l'onorevole Dini Ulisse ha presentata questa domanda d'interrogazione;

“ Il sottoscritto domanda d'interrogare gli onorevoli ministri dell'istruzione pubblica e dell'agricoltura e commercio intorno ad una scuola di mercologia che, a quanto si dice, si starebbe per istituire in Firenze nell'Istituto di studi superiori o alla dipendenza di questo. ”

L'onorevole Turbiglio ha presentata questa domanda di interpellanza:

“ Il sottoscritto chiede d'interpellare l'onorevole ministro della pubblica istruzione sopra le cagioni e responsabilità dei fatti intervenuti ultimamente nella Università. ”

Prego gli onorevoli ministri che sono presenti di voler comunicare queste varie domande d'interpellanza e d'interrogazione ai loro colleghi assenti.

Magliani, ministro delle finanze. Mi farò un dovere di comunicarle ai miei colleghi assenti.

Presidente. Debbo poi comunicare alla Camera una domanda di interrogazione diretta ai ministri della guerra e della marina dall'onorevole Baccarini;

“ Il sottoscritto desidera di interrogare gli onorevoli ministri della guerra e della marina se sia vero che siasi convenuto un compenso annuo di lire 800,000 per impedire che siano noleggiati da potenze straniere i piroscafi della Società generale di navigazione, e in caso affermativo, se e quando presenteranno il relativo progetto di legge. ”

Prego l'onorevole ministro della marina di dichiarare se e quando intenda di rispondere a questa domanda d'interrogazione.

Brin, ministro della marina. Io ed il mio collega ministro della guerra siamo pronti a dare tutte le spiegazioni che desidera l'onorevole Baccarini, e, se egli crede, potremo rispondere domani dopo lo svolgimento della domanda d'interrogazione diretta all'onorevole ministro delle finanze.

Baccarini. Io non ho nessuna difficoltà, tanto più che dichiaro fin d'ora che non aggiungerò una parola di più a quello che è scritto nella mia domanda d'interrogazione.

Domanda del deputato Bonacci circa la salute del senatore Mamiani.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Bonacci.

Bonacci. Mentre è in lutto per la morte di Nicola Fabrizj, il paese trepida per la vita di un altro uomo illustre e venerando; vita sacra alla scienza, alle lettere, alle virtù civili; vita cara all'Italia, carissima alla regione che si gloria di avergli dato i natali.

Io prego l'onorevolissimo nostro presidente di volerci dare pubblicamente le più recenti notizie delle condizioni dell'infermo (giacchè privatamente le abbiamo), e ciò a testimonianza del vivissimo interesse che quest'Assemblea, interprete del pensiero e del sentimento della nazione, nutre per la salute di Terenzio Mamiani, e degli ardenti voti che qui si fanno per la sua guarigione. (*Benissimo!*)

Presidente. Onorevole Bonacci, io le sono grato che Ella siasi fatta interprete di un sentimento che sta nel cuore di noi tutti.

La Presidenza non ha mancato di prendere ogni giorno notizie della preziosa salute di Terenzio Mamiani, ed ogni giorno il bollettino fu pubblicato nella sala, ove si distribuiscono le lettere.

Anche oggi è pervenuto il bollettino, il quale, se, da una parte, sventuratamente, non è migliore di quello degli altri giorni, non è nemmeno peggiore: le condizioni dell'infermo continuano ad essere le stesse.

Io, secondo il desiderio di tutta la Camera, non mancherò di prendere ogni sera ed ogni mattina notizie della salute del venerando Mamiani, nella speranza di comunicarle migliori. (*Benissimo!*)

Discussione sull'ordine del giorno.

Branca. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Branca. Siccome l'onorevole ministro delle finanze ha detto, sul principio della seduta, parlando sull'ordine del giorno, che vi erano da discutere diversi disegni di legge importanti, sebbene di semplice ordine amministrativo, così a me parrebbe opportuno di stabilire, per la discussione di essi disegni di legge, una tornata straordinaria mattutina per ogni settimana, in guisa da non gravare di molto i lavori della Camera.

Uno dei disegni di legge che potrebbe venire discusso in quest'occasione, è quello riguardante la ricostituzione dell'ufficio delle ipoteche di Potenza, perchè si tratta di un servizio urgente.

La vita amministrativa e finanziaria dei privati, nonchè quella dello Stato, è rimasta sospesa essendosi bruciati i registri dell'agenzia delle imposte e quelli dell'ufficio registro.

Siccome il disegno di legge oggi è allo stato di relazione, e siccome con esso si tratta di riparare ad un danno avvenuto tre mesi or sono, così credo che esso potrebbe benissimo aver la precedenza nella discussione.

Ad ogni modo, siccome vi sono da discutere molti altri disegni di legge e da svolgere una lunga serie di interrogazioni e interpellanze, che certo non sarà esaurita con quelle annunziate oggi, così mi pare che l'onorevole presidente potrebbe persuadere la Camera della necessità di stabilire una seduta mattutina per ciascuna settimana.

Presidente. Sono anch'io dell'avviso che quando la Camera comincerà la discussione dei bilanci sarà necessario stabilire alcune sedute straordinarie perchè la Camera non si trovi aggravata da troppo lavoro; onde io, accogliendo la proposta dell'onorevole Branca, proporrei, che ogni lunedì, si tenesse una seduta straordinaria mattutina per discutere appunto quei disegni di legge, i quali, si può sperare, non solleveranno lunghe opposizioni.

Magliani, ministro delle finanze. Chiedo di parlare.

Presidente. Parli pure.

Magliani, ministro delle finanze. Unisco le mie raccomandazioni e le mie premure a quelle dell'onorevole Branca. Il disegno di legge per la ricostituzione dell'ufficio ipotecario di Potenza è della massima urgenza, nell'interesse del pubblico e dello Stato; quindi, associandomi al voto e al desiderio dell'onorevole preopinante, pregherei anche io la Camera di voler stabilire una seduta mat-

tutina per la discussione di quel disegno di legge, che trovasi ora al numero 34 dell'ordine del giorno.

Lazzaro. Chiedo di parlare.

Presidente. Parli pure.

Lazzaro. Faccio notare all'egregio nostro presidente che sarebbe miglior cosa invece del lunedì stabilire il martedì per queste sedute straordinarie; poichè ormai è consuetudine che parecchi deputati, il sabato, partono e tornano il lunedì.

Presidente. Faccio osservare all'onorevole Lazzaro che il martedì ci sono gli Uffici.

Lazzaro. Allora propongo di stabilire per le sedute mattutine, il mercoledì.

Brin, ministro della marina. Chiedo di parlare.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro della marina.

Berio. Chiedo di parlare.

Brin, ministro della marina. Poichè vedo che la Camera è disposta a stabilire sedute mattutine per quei disegni di legge che, pur essendo importanti, non possono dar luogo ad una ampia discussione, pregherei di inscrivere nell'ordine del giorno di questa prima seduta mattutina, il disegno di legge che porta il n° 18: *Istituzione della riserva navale*, di cui la relazione è presentata. È un disegno di legge molto interessante per la difesa del paese e che non darà luogo a molta discussione.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Berio.

Berio. Poichè vedo che la Camera è disposta ad occuparsi, in sedute mattutine, dei disegni di legge che portano minore discussione, io rammento ai colleghi un disegno di legge, di grandissima importanza, che il paese da molto tempo aspetta di veder approvato, e che darà luogo a poca discussione.

Parlo del disegno di legge per modificazione all'imposta di minuta vendita nei comuni chiusi.

Questo disegno di legge poteva dar luogo a grandissima discussione; ma la Commissione, per eliminare ogni attrito, l'ha ridotto in condizioni tali da togliere qualsiasi opposizione. Quindi io credo che basterà sentirlo leggere per approvarlo.

È dichiarato d'urgenza: già da un anno e mezzo; faccio dunque istanza che sia iscritto nell'ordine del giorno delle sedute mattutine dopo il disegno di legge accennato dal ministro della marina.

Presidente. Io ritengo che se la Camera deliberasse di tener troppe sedute mattutine pregiudicherebbe la serietà dei suoi lavori. Mi duole doverlo dichiarare, ma a tutti è noto il

numero esiguo dei deputati che assistono alle sedute mattutine; e se ciascun deputato al quale interessa un disegno di legge, crede che questo possa non sollevare difficoltà, evidentemente tutti i disegni di legge verrebbero iscritti nell'ordine del giorno delle sedute mattutine: il che non credo sia conveniente.

Io sento quindi il dovere di fare queste osservazioni alla Camera, la quale del rimanente, giudicherà quale provvedimento debba prendere. *(Benissimo!)*

Ha facoltà di parlare l'onorevole Baccarini.

Baccarini. Io non mi sarei permesso di fare proposte per sedute mattutine per le considerazioni giustissime fatte in proposito dall'onorevole presidente.

Comprendo l'importanza della proposta dell'onorevole Branca, perchè trattasi di un caso specialissimo e per l'urgenza di non turbare interessi privati. Nè faccio opposizione all'altra proposta dell'onorevole mio amico Berio, se la Camera crede di tenere sedute mattutine.

Ma nel caso che la Camera le deliberi, io mi permetto di richiamare ancora una volta l'attenzione, come feci un anno addietro, sopra un disegno di legge che, nell'ordine del giorno, porta il numero 8, e che non solo fu dichiarato d'urgenza, ma la cui urgenza fu chiesta fino dal 3 dicembre 1878. Ora io domando che esso non debba perdere il suo posto per due considerazioni: 1° per l'immensa importanza sua amministrativa e sociale; 2° perchè la serietà delle deliberazioni del Parlamento non sia turbata da improvvise proposte.

I disegni di legge che furono dichiarati d'urgenza devono mantenere il loro posto e non essere prevenuti e preceduti da altri che non siano stati dichiarati d'urgenza, o che per lo meno non abbiano così evidente da far tacere, per gli altri, qualunque considerazione.

Il disegno di legge, a cui mi riferisco, riguarda la semplificazione di tutte le procedure delle aste pubbliche per tutti i lavori.

Se aveva prima importanza, ora l'ha infinitamente maggiore, dopo che fu approvata la legge relativa alle convenzioni ferroviarie; poichè io credo che il Parlamento non vorrà trattare, in modo peggiore, i piccoli lavori di quel che abbia fatto coi grandi e sconfinati lavori. Ha poi un'importanza grandissima, triplicata da quella che aveva, dopo la discussione della crisi agraria; imperocchè, in quel disegno di legge, si contiene appunto una proposta, la quale, da sola, risolverebbe, in gran parte, la questione degli scioperi degli operai.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Lacava.

Lacava. Le ragioni, addotte testè dal nostro presidente, sono così gravi che, in verità, anch'io crederei opportuno che non vi fossero sedute mattutine. Però io mi permetto di ricordare alla Camera alcuni precedenti. Noi abbiamo avuti varie volte disegni di legge così importanti, sebbene di second'ordine, per discutere i quali fu destinata una seduta ordinaria di un dato giorno.

Io non ho da ricordare questo alla Presidenza, poichè son certo che se ne riorderà. Molte volte abbiamo destinato la seduta del giovedì alla discussione dei disegni di legge che chiamerei minori, se mi permettete la parola.

Ora si potrebbe fare in questo modo: stabilire, sin d'ora, che le sedute ordinarie del giovedì siano destinate esclusivamente alla discussione di questi disegni di legge urgenti come quello della ricostituzione dell'ufficio delle ipoteche di Potenza ed altri accennati testè da diversi colleghi e così non intralcieremo i lavori che già abbiamo incominciati e non avremo neanche le sedute mattutine, le quali ci aggravano di troppo. Ne faccio quindi formale proposta. *(Bene!)*

Presidente. Se io dovessi esprimere un avviso, dichiaro sinceramente che mi accosterei alla proposta dell'onorevole Lacava, la quale agevolando l'andamento dei nostri lavori ed eliminando le sedute mattutine, che aggravano di troppo il personale della Camera, manterrebbe alle nostre discussioni quel carattere di serietà e di ponderatezza che debbono avere. *(Bene! Bravo!)*

Perciò se gli onorevoli Branca e Lazzaro non insistono, metterò ai voti questa proposta: cioè che rimanga stabilito che quando la Camera sia per incominciare la discussione dei bilanci o altra importante discussione, una tornata ordinaria per ogni settimana, sia destinata alla discussione dei disegni di legge di minore importanza.

Lacava. Quella del giovedì.

Presidente. Benissimo!

Lacava. L'ordine del giorno pur restando qual'è, il presidente dovrebbe, alla vigilia di questa seduta straordinaria pei disegni di legge minori, ma ordinaria pei lavori della Camera, stabilire l'ordine del giorno; e ripeto proporrei che questo si facesse fino dal prossimo giovedì, cioè dopo dimani.

Presidente. Come la Camera ha udito, l'onorevole Lacava propone che, d'ora in poi, la seduta pomeridiana del giovedì sia destinata all'esame dei disegni di legge di minore importanza, e che intanto la seduta di giovedì prossimo sia desti-

nata alla discussione dei disegni di legge che sono fino da ora iscritti nell'ordine del giorno e dei quali si è domandato la precedenza nella discussione e che sarebbero: 1° (a richiesta dell'onorevole Branca) Ricostituzione dell'ufficio delle ipoteche di Potenza distrutto dall'incendio; 2° (a richiesta del ministro della marineria) Istituzione della riserva navale; 3° (a richiesta dell'onorevole Berio) Disposizioni intorno alla minuta vendita delle bevande nei comuni chiusi. L'onorevole ministro delle finanze acconsente?

Magliani, ministro delle finanze. Acconsento.

Presidente. 4° (a richiesta dell'onorevole Baccharini) Modificazioni ed aggiunte al titolo VI, allegato F della legge sulle opere pubbliche. L'onorevole ministro dei lavori pubblici non è presente, ma ad ogni modo egli farà conoscere il suo avviso prima di giovedì.

Dunque metto a partito questa proposta dell'onorevole Lacava.

Chi l'approva voglia alzarsi.

(È approvata.)

Domani alle 2 seduta.

La seduta è levata a ore 6,25.

Ordine del giorno per la tornata di domani.

1° Svolgimento di una interrogazione del deputato Sanguinetti ed altri al ministro delle finanze, e di una interrogazione del deputato Baccharini al ministro della marineria.

2° Seguito della discussione sui provvedimenti relativi alla marina mercantile. (149) (*Urgenza*)

3° Responsabilità dei padroni ed imprenditori nei casi di infortunio degli operai sul lavoro. (73) (*Urgenza*)

4° Riconoscimento giuridico delle società di mutuo soccorso. (127) (*Urgenza*)

5° Modificazioni alla legislazione sugli scioperi. (114)

6° Ordinamento dei Ministeri e istituzione del Consiglio del Tesoro. (187) (*Urgenza*)

7° Disposizioni intese a promuovere i rimborsamenti. (35) (*Urgenza*)

8° Stato degli impiegati civili. (68) (*Urgenza*)

9° Abolizione delle decime e di altre prestazioni fondiari. (86) (*Urgenza*)

10° Pensioni degli impiegati civili e militari, e costituzione della Cassa pensioni. (22) (*Urgenza*)

11° Estensione alle provincie Venete, di Man-

tova e di Roma della legge sulla coltivazione delle risaie. (194) (*Urgenza*)

12° Ampliamento del servizio ippico. (208) (*Urgenza*)

13° Provvedimenti relativi alla Cassa militare. (23)

14° Impianto graduale del servizio telegrafico. (190)

15° Impianto di un osservatorio magnetico in Roma. (207)

16° Riforma della legge provinciale e comunale. (1)

17° Riordinamento della imposta fondiaria. (54)

18° Disposizioni sul divorzio. (87)

19° Spese straordinarie da iscriversi nel bilancio del Ministero della guerra per gli esercizi dal 1885 al 1892. (182) (*Urgenza*)

20° Provvedimenti per Assab. (242) (*Urgenza*)

21° Modificazione della legge sulla tassa di ricchezza mobile. (292)

22° Disposizioni sulla vendita di beni comunali incolti. (269)

23° Facoltà all'Associazione della Croce Rossa Italiana di contrarre un prestito a premi. (282)

24° Suddivisione della circoscrizione giudiziaria ed amministrativa mandamentale di Pistoia. (118)

25° Accordo fra l'Italia ed il Siam circa l'importazione e la vendita delle bevande nel Siam. (290)

26° Spesa straordinaria per il servizio della Cassa militare. (272)

27° Contratti di permuta di beni demaniali. (264)

28°-29°-30° Rendiconti generali consuntivi dell'amministrazione dello Stato e del Fondo per il culto per gli esercizi del 1880-1881-1882. (19-20-130)

31° Trattato di commercio fra l'Italia e la Corea. (291)

32° Estensione della pensione dei Mille di Marsala agli sbarcati a Talamone. (216) (*Urgenza*)

33° Disposizioni relative alla costruzione del palazzo del Parlamento. (169)

34° Transazione stipulata tra il Governo e l'Istituto dei Sordo-muti di Genova. (237) (*Urgenza*)

35° Ordinamento del credito agrario. (268)

36° Modificazioni al repertorio della tariffa doganale. (191)

PROF. AVV. LUIGI RAVANI

Capo dell'ufficio di revisione.

