

CCCCXLIX.

TORNATA DI MARTEDÌ 12 MAGGIO 1885

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BIANCHERI.

SOMMARIO. Il deputato Baccarini chiede l'urgenza della petizione inscritta col n. 3605. = Giuramento del deputato Pelloux. = Il deputato Lucca presenta la relazione intorno al disegno di legge relativo all'istituzione di scuole pratiche di agricoltura. = Seguito della discussione sui provvedimenti relativi alla marineria mercantile — Discorso del deputato Boselli, relatore — Parlano il deputato Massabò, il ministro della marineria, i deputati Randaccio, De Zerbi, Lazzaro, Umanà, Giudici, Palizzolo, Maurigi, Lugli, Minghetti, Sanguinetti e Ravenna — Approvansi i 51 articoli del disegno di legge. = È data lettura di una interrogazione del deputato Bertani al ministro degli affari esteri, intorno alle attuali condizioni politiche dell'Africa mediterranea che agitano la pubblica opinione. = Il deputato Papa ed il ministro della guerra parlano sull'ordine dei lavori parlamentari.

La seduta comincia alle 2,30 pomeridiane.

Quartieri, segretario, dà lettura del processo verbale della seduta precedente, che è approvato; quindi legge il seguente sunto di una

Petizione.

3605. Vincenzo Cavalletti, Pilotti Giuseppe ed oltre 7000 loro colleghi, segretari comunali delle singole provincie del regno, espongono alcune considerazioni in merito alla proposta riforma della legge comunale e provinciale, e più specialmente chiedono siano mutate le disposizioni contenute nell'articolo 13 del detto disegno di legge.

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

Baccarini. Ieri fu da me consegnata alla segreteria della Camera la petizione, annunciata ora col n. 3605. Codesta petizione, che oggi mi onoro

di raccomandare alla Camera, porta le firme autentiche di 7380 segretari comunali, benemeriti ed egregi funzionari, i quali hanno in cura tanta parte della vita amministrativa del nostro paese.

Queste poche parole, credo, varranno a far sì, che la Camera consideri quanto merita, la importanza della petizione.

Io faccio premura, non solo perchè la petizione sia dichiarata di urgenza; ma anche perchè essa sia inviata alla Commissione, che ha riferito sulla legge comunale e provinciale, imperocchè a questa la petizione si riferisce. Confido che, per la importanza della cosa e per il numero e la qualità dei ricorrenti, l'egregia Commissione vorrà farne oggetto di sollecita e speciale relazione.

Presidente. L'urgenza è ammessa, e secondo che il regolamento prescrive, sarà inviata alla Commissione che esamina il disegno di legge sulla riforma comunale e provinciale.

Congedi.

Presidente. Hanno chiesto congedo per motivi di famiglia gli onorevoli: Franchetti, di giorni 15; Pavese, di 12; Mordini, di 20.

(Sono conceduti.)

Presentazione d'una relazione.

Presidente. L'onorevole Lucca ha facoltà di parlare per presentare una relazione.

Lucca. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge per l'istituzione di scuole pratiche speciali di agricoltura.

Presidente. Questa relazione sarà stampata e distribuita agli onorevoli deputati.

Giuramento del deputato Pelloux.

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

Pelloux. Giuro.

Seguito della discussione sui provvedimenti relativi alla marineria mercantile.

Presidente. L'ordine del giorno reca: Seguito della discussione sui provvedimenti relativi alla marineria mercantile.

La Camera rammenta che la discussione rimase sospesa al Capo III " Navigazione di cabotaggio. "

Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

Boselli, relatore. L'onorevole deputato Massabò, nel facondo discorso che ha ieri pronunziato intorno all'argomento che ora occupa la Camera, ricordò di quanta importanza esso sia rispetto ad una grandissima parte della marineria italiana e ricordò pure quanti voti del paese marittimo accompagnino da lungo tempo l'augurio che un migliore stato di cose succeda nei patti internazionali rispetto alla concessione del cabotaggio alle estere bandiere.

Così egli e gli altri oratori, che ieri parlarono sulla navigazione di cabotaggio in Italia, hanno associato al vivo desiderio di tutelare gl'interessi italiani, quel culto dei principii liberali, dai quali l'Italia nostra, anche quando è indotta a peccare dal malo esempio degli altri, a malincuore si allontana, e cui serba sempre le intime predilezioni del fido pensiero e le eccelse aspirazioni d'un migliore avvenire. Invero, domandando che con più equi patti internazionali sia provveduto alle sorti

del cabotaggio in Italia, ricordarono quei valenti colleghi nostri i vantaggi che la libertà di navigazione dà alla bandiera nazionale e dimostrarono di voler mantenere la tutela dei diritti e degli interessi nazionali entro quei limiti che non significano privilegio ed esclusione, ma raffigurano equa e conveniente parità di trattamento.

Concedetemi, onorevoli colleghi, di ricordare brevemente come la legislazione che riguarda la navigazione di cabotaggio formi un istituto a parte, così nella legislazione interna dei vari paesi, come in ordine alle convenzioni internazionali.

Anche molte fra le nazioni le quali accolgono il principio della libertà in tutte le altre parti dell'industria marittima, si arrestano quando si tratta della navigazione di cabotaggio, e il cabotaggio è reciprocamente riservato nei trattati che abbiamo colla Gran Bretagna, col Belgio, colla Romania, colla Spagna e colla Germania. La legislazione italiana rispetto al cabotaggio deve cercare le sue prime mosse da una legge dello Stato Sardo del 9 aprile 1855, secondo la quale il Governo del Re era autorizzato ad ammettere all'esercizio del cabotaggio nelle coste dei regi Stati le navi dei paesi esteri, alla condizione di perfetta reciprocità. Il sistema quindi che ha preceduto nel regno Sardo la fondazione del regno d'Italia era il sistema della reciprocità perfetta, accordata con dichiarazione del Governo, sistema che fu seguito anche per anni posteriori, poichè vi sono delle dichiarazioni passate tra la Gran Bretagna e il regno italiano rispetto al cabotaggio, le quali furono semplicemente presentate al Parlamento, senza richiederne una esplicita approvazione. Soggiungo ancora, che questa condizione della perfetta reciprocità rimase sempre nella legislazione sarda, quale il conte di Cavour l'ha ispirata, in fedelissima e stretta osservanza.

Il conte di Cavour si rifiutò di ammettere qualsiasi altra specie di compensi, che non fosse attinta all'ordine istesso dell'industria, degli interessi marittimi.

Nella Camera subalpina un deputato delle provincie liguri chiedeva al conte di Cavour che accordasse la libertà di cabotaggio alla Francia, purchè la Francia accordasse la libera introduzione od una larga diminuzione di dazio sull'introduzione degli olii in Francia, ed il conte di Cavour non consentiva, sostenendo che la perfetta reciprocità doveva essere cercata e mantenuta in materie d'indole marittima.

Già si ebbe luogo di dire più volte come e per-

chè la convenzione del 1862 colla Francia venne meno al sistema della perfetta reciprocità.

La Francia, non iscordiamolo, onorevoli colleghi, si trovava in realtà in possesso del cabotaggio fra i vari porti italiani prima che la convenzione del 1862 glielo accordasse; perchè sventuratamente l'Italia era spartita in più Stati; la Francia aveva convenzioni di navigazione e libertà di navigazione internazionale coi diversi Stati, che erano nella penisola; e ciò che oggi è navigazione di cabotaggio, prima del 1860 non era tale.

La Francia, dopo la proclamazione del regno d'Italia, sarebbe stata privata della navigazione, che prima esercitava, perchè quella navigazione, ripeto, che prima era internazionale, diveniva navigazione di cabotaggio. Ora, parve al conte di Cavour, ai suoi successori ed al Parlamento, che sarebbe stata suprema ingiustizia verso la Francia, che tanto aveva cooperato alla formazione della nostra unità, toglierle lo stato di cose, del quale si trovava in possesso.

Però, già si ebbe occasione di dirlo, fino dai primi tempi che fu stipulata, la convenzione di navigazione colla Francia suscitò le più vive querele. Un illustre economista, fedele ai principii della libertà economica, il Boccardo, levò per il primo la voce con uno scritto dotto ed eloquentissimo, protestando contro i patti, che si stabilivano nella convenzione del 1862.

In vero le concessioni che noi facciamo alla Francia in quella convenzione stanno come sei ad uno: cioè noi concediamo sei, e la Francia in compenso ci dà uno. Poichè essa non ci ha dato cabotaggio di nessuna specie sulle coste dell'Oceano, e ci ha dato il solo cabotaggio a vapore sulle coste del Mediterraneo, cioè, lo ripeto ancora una volta, quel cabotaggio, che per noi non aveva, e non ha importanza.

Invece il cabotaggio a vela, quello che, come ha ricordato benissimo ieri l'onorevole Massabò, poteva giovare all'Italia, e rispetto al quale l'Italia non aveva a temere, fu escluso dalla convenzione di navigazione. Parlo della Francia, poichè il cabotaggio accordato all'Inghilterra non suscitò obiezioni vive in mezzo alle popolazioni marittime; l'Inghilterra ci ha aperto tutte le coste dei suoi mari e di gran parte delle sue colonie; la navigazione di cabotaggio, importante pel trasporto del legname e in parte ancora anche del carbone fra vari porti delle isole britanniche, fu colà esercitata utilmente da navi italiane; la reciprocità, almeno di diritto, fu perfetta e i benefizi della libertà compensarono in parte

i danni che reca alla marineria nazionale la bandiera inglese nel cabotaggio fra i porti italiani.

La legislazione del cabotaggio, io diceva poc'anzi, forma una legislazione a parte; vari Stati marittimi hanno dichiarato nelle leggi loro interne, come principio, che il cabotaggio è riservato alla bandiera nazionale; ed esiste una legge germanica del 22 maggio 1881, così concepita: " Il diritto di caricare mercanzie in un porto tedesco, e di trasportarle in un altro porto tedesco per ivi scaricarle (commercio di cabotaggio) compete esclusivamente alle navi tedesche. „ Questa è la regola; e poi è stabilito come alle navi estere simile diritto possa essere concesso mediante trattati o per ordinanze imperiali con l'approvazione del Consiglio federale.

Anche nei patti internazionali il cabotaggio ha una posizione, direi così, a parte, poichè nelle convenzioni di navigazione non si intende che la clausola del trattamento della nazione più favorita si estenda implicitamente anche al cabotaggio, che è materia sempre riservata quando non è oggetto di espliciti patti.

È un punto che è bene di non mai dimenticare, perchè ci può essere utile nelle divergenze fra noi ed altri Stati, è un punto, il quale nelle nostre relazioni internazionali, fu chiarito in modo molto importante nel 1867. In quell'anno la Francia si è provata a chiedere al Governo italiano tutto quanto il cabotaggio anche a vela nel Mediterraneo, invocando la clausola del trattamento della nazione più favorita. Il Governo italiano negò di dare agli effetti di tale clausola una così eccessiva estensione.

E la Francia, non insistendo nell'interpretazione sua, confermò tacitamente la validità, del resto inoppugnabile, dell'interpretazione sostenuta dal Governo italiano.

Quando si ragiona del cabotaggio si incontrano due diversi ordini di interessi; da una parte vi sono gli interessi della marineria mercantile, e non vi ha dubbio che quando si riserva il cabotaggio, si accrescono i benefizi della bandiera nazionale; dall'altra parte vi sono da ricordare quelle due considerazioni, che ieri ci ha esposte il collega Randaccio e che sono veramente importanti.

In primo luogo, egli disse, che ad uno Stato marittimo non conviene farsi banditore e vessillifero di sistemi i cui criterii, le cui tendenze cozzino coi principii della libertà. Per quanto, ho detto poc'anzi, appare manifesto come la navigazione di cabotaggio faccia parte da sè e si possa limitarne, riservarne l'esercizio rimanendo pur sempre, rispetto a tutte le altre parti della navi-

gazione, inviolati i principii, intiere le applicazioni salutari della libertà e il pareggiamento di tutte le bandiere in tutti i mari.

La bandiera italiana ha interesse a che i principii liberali sempre più e più prevalgano in tutto il mondo. Ma la riserva del cabotaggio alla bandiera nazionale non potrebbe suscitare da parte degli altri Stati rappresaglie che si estendessero al di là dell'istessa specie ristretta e quasi domestica di navigazione. Ai giorni nostri non mi sembra possa più accadere che uno Stato chiuda alla bandiera d'un altro Stato i suoi porti, come è accaduto nei passati tempi; e la riserva del cabotaggio alla bandiera nazionale non rompe il sistema, non cancella i principii che sono il fondamento dei liberali trattati di navigazione oggi vigenti fra gli Stati più prosperi e civili.

Ma, non ostante tutte queste considerazioni, la obiezione ha valore, in un paese marittimo, la cui bandiera ha bisogno di estendersi sempre più largamente e liberamente sui mari, e cui non sarebbe utile farsi promotore od alleato di tendenze restrittive e illiberali.

Vi è poi un'altra considerazione importante, che il collega Randaccio ci ha ieri esposta; quella, cioè, che bisogna badare alle conseguenze che la riserva del cabotaggio può avere sul commercio. In un paese come il nostro, che ha due tanto cospicue isole, la questione del cabotaggio, vuoi dal punto di vista importantissimo del commercio, vuoi da quello ancor più importante della vita politica e civile di tutte le regioni della patria nostra, in relazione ad ogni riguardo dell'unità nazionale, poichè dalla frequenza degli scambi e dall'attività della produzione e del lavoro derivano benefici non solo economici, ma anche altamente politici e civili; la questione del cabotaggio, dico, deve esser discussa con particolare ponderazione. Si deve tener conto di tutti i suoi aspetti, di tutti gli interessi cui essa si collega; si deve tener conto che oggi manca una marineria libera a vapore in Italia capace di frenare le soverchie esigenze e gli inevitabili abusi di chi può esercitare un monopolio di fatto.

L'esempio della Sardegna vale d'ammaestramento e d'avviso.

Diciamo ora quali sono le proposte che ci stanno dinanzi. Sopra che cosa la Camera è chiamata a deliberare? Questo progetto di legge, concordato dal Governo e la Commissione, scrive per la prima volta nella nostra legislazione il principio, che il cabotaggio è riservato alla bandiera nazionale.

Facciamo come fece la legge tedesca. A me pare che sia un'arma che dobbiamo avere, un principio

che il Governo deve validamente difendere e sostenere, a beneficio non solo della marineria italiana, ma a tutela di quella dignità nazionale, che è bene sia vigorosa e completa in tutti i suoi atti. Ma, come or ora diceva, questo principio da nessuno si vuole applicare senza necessità, e di regola in modo assoluto.

Ora qui sorgono due sistemi. V'è il sistema secondo il quale non altrimenti si dovrebbe concedere la libertà del cabotaggio alla bandiera di uno Stato estero se non ottenendo perfetta reciprocità di trattamento per la bandiera nazionale. Questa perfetta reciprocità era richiesta dalla legge sarda del 1855; e il principe di Bismarck dichiarò nel Parlamento germanico di volersi attenere strettamente ad essa nell'eseguire la legge che ho poc'anzi citata.

Ma v'è un altro sistema, secondo il quale si ragiona in altro modo. Si dice: talune volte la reciprocità di cabotaggio che un altro Stato può darci, non significa quasi nulla o ben poco; quindi se si domanda semplicemente ed esclusivamente la reciproca libertà del cabotaggio, si crede di domandare molto, ma può accadere in realtà che si stringa poco. Si dice ancora che vi possono essere dei casi nei quali uno Stato non accordi tutta la libertà del cabotaggio sopra tutte le sue coste, ma l'accordi solo in quella parte che può essere utile alla bandiera dell'altro degli Stati fra cui si stabiliscono patti di navigazione, aggiungendo per la non perfetta e non bastevole reciprocità altri sufficienti compensi.

In questa ipotesi si deve sostenere sempre, in modo esclusivo, l'applicazione del principio della perfetta reciprocità?

E non è meglio invece per l'interesse generale della marineria, per gl'interessi economici generali, e per avventura anche politici, del paese, ammettere che in compenso della concessione del cabotaggio che si dà alla bandiera di un altro Stato, si possano accogliere dei compensi, dei benefici i quali non consistano esclusivamente nella reciprocità completa ed assoluta, ma equivalgano in sostanza alle concessioni che si fanno ai paesi esteri?

In questo senso si possono cercare dei compensi così relativi all'industria marittima, come ad altri interessi economici, in generale; abbracciandosi quindi, nel librare ciò che si dà e ciò che si riceve, una massa di concessioni e di compensi che possono riguardare e la marineria e le industrie e l'agricoltura.

Io pure riconosco che in taluni casi tale sistema può riuscire utile; dico solo che consen-

tirei tutt'al più ad ammetterlo come eccezione, ma non saprei mai assumerlo come regola, e che esso presenta il pericolo di confondere gl'interessi della marineria con quelli di altre industrie, e di danneggiare le sorti della marineria stessa, sacrificandone le ragioni per compensi ricercati in altri ordini della ricchezza e dell'attività nazionale.

Il sistema della legge qual'è presentato dal Ministero è il seguente:

Si ammette la riserva del cabotaggio alla bandiera nazionale. Poi si dà per cinque anni al potere esecutivo la facoltà di concedere il libero cabotaggio a bandiere estere mediante la perfetta reciprocità. L'Inghilterra, poniamo, perchè il potere esecutivo possa esercitare tale facoltà, deve darci il cabotaggio su tutte le coste del Regno Unito e delle sue colonie: la Francia deve darci il cabotaggio su tutte le coste dei suoi mari e delle sue colonie. Durante questi cinque anni, secondo il disegno del Ministero, si possono anche, invece della perfetta reciprocità, accettare dei compensi equivalenti alla concessione di esercitare il cabotaggio lungo le coste italiane, ma in questo caso occorre che intervenga una legge.

La Commissione invece è entrata in quest'altro ordine d'idee: essa propone alla Camera di ordinare in principio la riserva del cabotaggio alla bandiera nazionale; e di stabilire che per soli cinque anni il cabotaggio possa essere concesso alle bandiere estere, e sempre mediante l'intervento di una legge, e l'applicazione dell'assoluto ed esclusivo sistema della perfetta reciprocità.

Dico: mediante l'intervento di una legge; e qui sorgel'obiezione che l'onorevole Indelli ieri metteva innanzi e la quale tocca così il progetto del Governo, come quello della Commissione. A che prevedere in una legge ciò che un'altra legge può fare? chiedeva l'onorevole Indelli. Una nuova legge non è essa sempre arbitra di ordinare ciò che sembri ai legislatori, che la facciano, più giusto e più opportuno? Simile disposizione rispetto a leggi ulteriori in realtà non vale nè ad obbligare nè a vietare. Dunque quale portata hanno coteste singolari espressioni? Ammetto che in parte l'onorevole Indelli abbia detto cosa esattamente vera. Ma è a considerare che non è vano il proclamare nella legislazione di un paese un principio, una norma pel potere esecutivo.

Il prevedere poi che cosa con una legge speciale si potesse fare, mirava a tracciare al Governo i limiti entro i quali potesse aprire e condurre negoziati, sapendo di rimanere nel sistema

introdotto come regola in questa legge generale, salvo ad apprezzarne e deliberarne le singole applicazioni.

Fuori di siffatti limiti non si toglie per certo, neanche col sistema della Commissione, la facoltà al Governo di negoziare e concludere, salvo poi l'approvazione del Parlamento, patti relativi alla navigazione informati anche al sistema eccezionale dei compensi equivalenti. Ma, quando per straordinari motivi, il Governo creda di fare eccezione alla regola stabilita dalla legge, impegna in modo particolare la sua responsabilità, fa, mediante l'intervento del Parlamento, ciò che la legge generale nè consente, nè vieta, e sarà a giudicare caso per caso dell'opportunità del fatto e del valore dei compensi.

L'onorevole deputato Randaccio citava ieri i precedenti di questa Camera, e li citava esattamente. Questa Camera, durante la discussione del vigente trattato di commercio colla Francia, votò un ordine del giorno. In questo argomento, volere o non volere, bisogna esemplificare, e il discorso torna sempre alla Francia. È la questione per se stessa che così richiede. E poi nelle relazioni internazionali è bene parlar chiaro. Io veggio che tutti gli altri Parlamenti dicono tutti i giorni ogni cosa molto liberamente, e credo che a questo modo si provveda bene e degnamente non solo agl'interessi del proprio paese, ma anche alla cordialità delle reciproche relazioni tra un paese e l'altro. (*Bravo!*)

Questa Camera adunque, nell'approvare il trattato di commercio colla Francia, invitava il Governo a cercare, nella convenzione di navigazione, la perfetta reciprocità, o (il concetto era questo) dei compensi equivalenti e bastevoli....

Grimaldi, ministro di agricoltura e commercio. Dei sufficienti compensi.

Boselli, relatore. ...dei sufficienti compensi; e quindi ammetteva che dei compensi si potessero accettare in luogo della perfetta reciprocità; ammetteva ciò che il disegno della Commissione oggi non ammetterebbe esplicitamente.

Qualche anno prima la Camera aveva già votato un ordine del giorno sullo stesso argomento, invitando il Governo a non stipulare più convenzione di navigazione che conceda alla Francia il cabotaggio sulle nostre coste, se non a condizione di ottenere da parte sua tutto il cabotaggio non solo a vapore, ma anche a vela nel Mediterraneo.

Il Senato del regno, a sua volta, non pago di ciò, con un ordine del giorno, dichiarava che la perfetta reciprocità si dovesse ottenere sulla totalità delle coste dei due Stati.

Ora, o signori, la vostra Commissione, dopo i discorsi che ha inteso, è molto perplessa nell'invitarvi a mantenere la formola sua o ad accoglierne altre meno assolute e meno esclusive.

In realtà lo scopo di questa legge qual'è?

È quello di ordinare che, secondo il nostro diritto pubblico, il cabotaggio sia riservato alla bandiera nazionale.

Questa è la disposizione importante.

Quanto a ciò che possa venir dopo, con l'intervento di altre leggi, è materia che rientra alquanto nelle considerazioni fatte dall'onorevole Indelli: si può più o meno segnare una via ordinaria, dare una norma generale, ma le questioni in realtà non si risolveranno se non colle leggi successive e speciali, coi trattati che ad esse si riferiscono.

Alla Commissione parrebbe ancora che si potrebbe modificare l'articolo di legge in modo da mantenere la prima parte, lasciare poi che entro cinque anni il potere esecutivo (com'era la proposta ministeriale), abbia facoltà di concedere il cabotaggio mediante la perfetta reciprocità, ed altro non aggiungere, non accennando ai casi eccezionali, specialissimi, in cui invece della reciprocità, convenga ammettere equivalenti e sufficienti compensi, casi che, occorrendo, formeranno oggetto di leggi speciali.

Il sistema della legge sarebbe questo. Riserva del cabotaggio alla bandiera nazionale come principio e regola generale, ammissione temporanea, per soli cinque anni, di navi estere all'esercizio del cabotaggio lungo le coste italiane concessa per atto del potere esecutivo, ma sempre a condizione di perfetta reciprocità.

Accadono fatti eccezionali? Vi sono paesi coi quali è impossibile stabilire convenzioni di navigazione senza contentarsi di sufficienti compensi invece della perfetta reciprocità? Ve ne sono degli altri rispetto ai quali la reciprocità, anche perfetta, sarebbe troppo scarso corrispettivo alle concessioni nostre?

Ebbene, in questi casi eccezionali, se il Governo ravvisa utile agli interessi del paese stipulare convenzioni di navigazione, anche sostituendo il sistema dei sufficienti compensi a quello della perfetta responsabilità, impegni, in un modo eccezionale, la responsabilità sua.

Porti al giudizio del Parlamento le stipulazioni cui avrà creduto utile addivenire nell'interesse del paese, e non uscirà nè dai termini precisi, nè dalla intenzione della legge, la quale stabilisce, per regola, la riserva alla bandiera nazionale, dà al Governo una facoltà, limitata a cinque anni, circa la concessione del cabotaggio ch'egli è

autorizzato a fare, e nulla dice delle concessioni ulteriori che possano consentirsi con leggi speciali.

Per tal modo non si escluderebbe assolutamente l'ipotesi dei compensi equivalenti, ipotesi che, per ragioni di opportunità anche politica (benchè dai trattati commerciali e marittimi la ragion politica dovrebbe essere bandita) può apparire degna di considerazione; ma si avrebbe il vantaggio di non dichiarare sin d'ora che la Camera italiana è disposta ad entrare nel sistema dei compensi equivalenti; sistema il quale maneggiato bene, come io confido sarà maneggiato, può anche produrre buoni effetti, ma che sarà sempre molto pericoloso, e maggiormente e troppo lo sarebbe quando già fosse annunciato in una legge, e quando le trattative fra gli Stati contraenti cominciassero sulla base, quasi già preventivamente consentita, dei compensi equivalenti.

Vi sono, non v'ha dubbio, tanti modi d'intendere l'azione politica ed economica d'uno Stato! V'è cui piace circondarsi della facoltà di facili transazioni e percorrere una via dove tutto sia predisposto ad evitare le difficoltà.

Sonvi altri invece i quali preferiscono trovare nella legislazione interna ostacoli e vincoli, quando questi vincoli e questi ostacoli possono valere come arma di difesa, come mezzo di resistenza per mantenere salda e sicura, al confronto d'ogni esigenza straniera, la sollecitudine e la difesa degli interessi e della dignità nazionale. Ed io ritengo e so che il Governo italiano preferisce i freni salutari alle larghezze piene di pericoli.

Dissi testè che può essere opportuno ammettere, per eccezione, il sistema dei compensi sufficienti; soggiungo ch'è probabile che, rispetto alla convenzione di navigazione colla Francia, si abbia a seguire simile sistema, sempre s'intende colla approvazione del Parlamento.

Perciò, anche a nome della Commissione, accennerò ad alcuni compensi che, nella convenzione stessa, dovrebbero rappresentare fors'anche il minimo di ciò che possa accettarsi invece della perfetta reciprocità.

Prima di tutto, però, desidero premettere (forse è soverchio il farlo), desidero premettere alle mie parole l'espressione di un sentimento che abbiamo tutti nel cuore. Quando si parla della Francia, se ne parla da tutti con sentimento fraterno; fu detto nei passati giorni in quest'Aula che una guerra tra la Francia e l'Italia sarebbe una guerra civile; io aggiungo: essa spezzerebbe la unità morale ed intellettuale dell'Europa moderna.

Non è simulato l'affetto vivissimo onde io parlo

di quel popolo grande e generoso. Io sono così profondamente persuaso che il nostro secolo è, al confronto di tutti i secoli passati, quello nel quale più sia cresciuto il rispetto della dignità umana e più abbia progredito lo spirito, il cuore e il lavoro d'ogni parte dell'umana famiglia; mi sento così uomo dei miei tempi che non so seguire quei filosofi della storia, i quali, librando finalmente le difficili ipotesi, dubitano se l'opera violenta della rivoluzione francese sia stata o no di grande beneficio per lo svolgersi rapido e sicuro della civiltà nelle nazioni moderne, specialmente latine, ai cui progressi meglio, secondo essi, avrebbe provveduto l'evoluzione graduale delle temperate riforme di principati sapienti. Io vi confesso che ringrazio, col mio cuore di liberale, quei francesi che abbattendo la Bastiglia, hanno fatto correre nel mondo come una nuova scintilla di vita e di risurrezione, iniziando, così, un'era nuova di libertà e di civiltà. (*Benissimo!*)

Come italiano, non dimenticherò mai il 1859. E, poichè, l'altro giorno, l'onorevole Plebano ricordò il deputato di Savona, mi piace oggi citare un trattato fra Marsiglia e Savona del 1207, ch'io lessi recentemente negli archivi della mia città natale e nel quale è fermata fra i due popoli la più stretta alleanza a scambievole difesa nei pericoli della navigazione mercantile. E in quale nido di liguri marinai non si parla di Marsiglia come sede, sì, di commerci rivali, ma ad un tempo come terra ospitale, notissima tanto per la frequenza dei traffici quanto per la cordialità dei sentimenti?

Ma io credo che corrisponda al sentimento del paese il vivere da buoni amici coi francesi, discutendo, nel tempo stesso, francamente, in modo chiaro e risoluto, i rispettivi interessi.

Incominciamo, adunque, dalla pesca del corallo, rispetto alla quale si collegano insieme le tradizioni napoletane a quelle liguri, delle quali Tabarca, perfino nel suo dialetto, ricorda ancora i tempi più insigni e le più fortunate prove.

Ripetendo cosa già da me detta nei passati giorni mi rivolgo al Governo, ed al ministro della marineria in particolare, domandando: la pesca del corallo si esercita nel mare territoriale francese, sì o no? Non è una disputa nuova.

Verso la fine del secolo scorso, nel 1780, parti da Torre del Greco la prima schiera di quei valorosissimi e fortissimi uomini che hanno continuato fino ai giorni nostri la tradizione dei pescatori di corallo nei mari della costa d'Africa. E subito quei della Compagnia di Francia della *Real Africa*, i quali facevano in quei luoghi il medesimo traffico, gridarono essere i napoletani

usurpatori, e fecero pervenire al Governo di Napoli vive proteste da parte del Re di Francia, ma la Corte di Napoli rispose con dignità essere quei mari di pubblico diritto, nè potervi qualsiasi Stato avere privilegio di sorta alcuna. Del che rimane ancora un parere che io mai non vidi, ma che storici chiarissimi dicono energico e dottissimo, dato il 29 marzo 1788, per comando del Re, dal magistrato del commercio.

La Francia presume di avere speciali diritti in ordine alla pesca del corallo in quei mari per essere succeduta al Dey d'Algeri e così in tutte le ragioni sue di sovranità. Ma quali erano esse propriamente? In quanta parte, se pure ebbero in altri tempi fondamento, se ne può ancora riconoscere l'esistenza e la validità?

In quali punti precisamente si faccia la pesca del corallo, a quali distanze dalla costa, io non saprei affermarlo. Occorrono constatazioni e affermazioni ufficiali.

Non vi è dubbio, e lo dichiaro per seguire quel sistema di sincera equità che deve essere mantenuto nei rapporti reciproci tra i vari popoli, non vi è dubbio che se la pesca è nel mare territoriale, la Francia ha diritto di stabilire quelle discipline che crede convenienti, e sopra di esse vi è ragione di fare trattative e stringere patti.

Se la pesca si fa fuori del mare territoriale, la libertà della pesca è illimitata, le acque dell'alto mare non sono appropriabili. Solo il mare territoriale fa eccezione al grande principio di Ulpiano *Mare natura omnibus patet*; così richiedendo il dominio eminente dello Stato, dicevano gli antichi, così richiedendo la sicurezza e la prosperità interna, secondo ammettono i pubblicisti moderni.

Si suol dire che il mare territoriale è quel tratto di mare sopra il quale ha impero la forza del cannone, e si considera generalmente di cinque miglia, equivalenti, parmi, a nove chilometri.

Colla lunghezza di tiro, che è propria oggidi dei cannoni, questa norma concernente il mare territoriale dovrà essere, per avventura, modificata, secondo i diversi scopi cui si voglia applicare, perchè se può rimanere in osservanza la regola antica quando si tratta di cose attinenti alla difesa militare dello Stato, deve essere più ristretta e discreta a riguardo delle limitazioni concernenti le industrie marittime, la pesca e la navigazione mercantile.

La Corte di cassazione di Torino, in una sua sentenza del 1874, stabilì l'estensione del mare territoriale a 10 chilometri dal lido.

In Inghilterra poi, secondo Halleck, è giurisprudenza costante, che il mare territoriale si

estenda a 3 miglia dal livello ordinario del lido sotto la bassa marea, ciò che equivale ad una estensione dai 5 chilometri e mezzo ai 9 chilometri, secondo i casi.

Or bene, signori, la prima cosa a farsi dal Governo si è quella di verificare, mercè un'apposita, diretta constatazione, affidata a persone competenti, dove la pesca di corallo si eserciti.

Se si esercitasse fuori del mare territoriale, qualunque compenso che la Francia ci possa offrire al riguardo sarebbe un compenso insufficiente, perchè ci concederebbe ciò che non può legittimamente negarci.

Eccovi ora quale, secondo la Commissione, sia il minimo dei compensi dei quali si deve trattare stipulando una nuova convenzione di navigazione colla Francia. In primo luogo è mestieri ottenere il libero cabotaggio a vela e a vapore nel Mediterraneo fra tutti i porti delle coste francesi e dell'Algeria e il libero cabotaggio a vapore ed a vela fra i porti di tutte le colonie francesi.

In secondo luogo si deve ristabilire il diritto comune rispetto ai piroscafi postali francesi, i quali approdino in porti italiani e ciò così in ordine alle tasse marittime, come per qualsiasi altro oggetto, provvedendo bastevolmente a tutte le possibili agevolanze, relativamente alle parziali e frammentarie operazioni di commercio, così rispetto alle merci come rispetto ai passeggeri, le disposizioni introdotte in questo disegno di legge. Se in altri tempi furono accordati incredibili favori alla bandiera estera, si deve ora per lo meno instaurare la parità di trattamento nei porti italiani.

Occorre scrivere nella convenzione esplicitamente, particolareggiatamente e precise agevolanze e guarentigie a pro' dei nostri pescatori di corallo, posto che esercitino la pesca nel mare territoriale.

Le agevolanze dovranno assicurare ai pescatori italiani il beneficio di una tassa mite proporzionale invece della tassa fissa.

Opportune guarentigie dovranno difenderli dalle molestie e dai provvedimenti sfavorevoli cui li assoggetta spesso l'amministrazione francese, ponendoli in condizione d'inferiorità rispetto ai pescatori sulle cui barche sta la bandiera francese. È questione non solo di prescrizioni diverse, ma di diverso modo d'applicazione secondo che si tratta di pescatori di nazionalità francese o di nazionalità italiana. Gioverebbe trovar modo che i pescatori italiani fossero costituiti in corporazione riconosciuta dal Governo francese, e che, o per mezzo di *probi viri*, o coll'intervento delle autorità francesi ed italiane, convenientemente temperato ed attuato, si stabilisse, quasi a dire, un sindacato

speciale inteso a vegliar sempre all'esecuzione fedele dei patti contenuti nella convenzione e a richiederne, occorrendo, con tutelare azione, e competentemente dall'amministrazione francese la costante ed esatta osservanza.

Per verità il mezzo più efficace che la Francia adopera per far sì che i nostri pescatori da italiani diventino francesi, è quello dell'esenzione dal servizio militare per i pescatori di corallo.

È questo un argomento nel quale la Camera italiana difficilmente consentirà d'entrare; ma avremmo molto a pensarci, perchè se noi non esamineremo, con criteri speciali, l'obbligo del servizio militare sotto il punto di vista dei pescatori, sotto il punto di vista dei nostri concittadini che nascono in lontani paesi, sotto il punto di vista delle colonie, io temo molto che dal nostro modo di sentire al riguardo, potrà venire danno alla nostra espansione all'estero, poichè le altre nazioni marittime, compresa la Francia, hanno tenuto conto della specialità dell'industria marittima, anche in ordine agli obblighi che riguardano il servizio militare. Ma è questo un argomento abbastanza difficile, perchè il servizio militare, come è inteso nella coscienza del nostro popolo e di tutti noi, tocca ad un dovere così patriottico, così generale, così di tutti e a salute di tutti, che io capisco si voglia essere molto restii nell'ammettere delle esenzioni per qualsiasi anche eccezionale motivo, per qualsiasi anche singolare ragione di grande utilità nazionale.

Conviene, o signori, provvedere nei nuovi patti di navigazione colla Francia, alla difesa dei pescatori italiani che pescano nelle coste francesi del Mediterraneo. Si è parlato molte volte dei pescatori di corallo, ma si sono troppo dimenticati quelli altri nostri concittadini che trovano aggravii e vessazioni lungo le coste ora accennate.

A Cette, per esempio, un pescatore francese di tonno, durante una stagione, paga sei lire di tassa ed un pescatore italiano paga lire 80. (*Senso*) Il francese può pescare dovunque e l'italiano non può pescare nei laghi salati e deve attendere i tonni fuori della linea riservata ai pescatori francesi. Però i pescatori italiani devono pagare la contribuzione alla Cassa degli invalidi di Francia, come se fossero pescatori francesi, ed i diritti per la giurisdizione dei *probi viri* francesi, alla quale vanno essi pure soggetti.

Lo stesso avviene per la pesca delle sardelle, delle acciughe, e di altri pesci, perchè tutto è regolato in modo diverso, e si pagano diverse tasse secondo che si tratti di pescatori francesi, o di pescatori italiani. L'esercizio della pesca spetta

in quelle coste francesi a corporazioni, alle *Proud'hommies*, dei pescatori locali, i quali ne regolano gli usi, ne ordinano le discipline, e fissano le tasse. Queste, miti per i pescatori locali, diventano gravi per i pescatori italiani, dei quali i primi temono, in modo speciale, la concorrenza e invidiano la tenace solerzia, gl'indomiti ardimenti e l'impareggiabile e vigorosa frugalità.

Il Governo francese si schermisce obiettando che non si tratta di tasse poste dallo Stato, ma proprie di corporazioni non governative. Non v'è dubbio però che queste corporazioni esistono e esercitano le facoltà loro perchè sono riconosciute dallo Stato. Lo Stato può limitare le facoltà stesse, vietando d'applicare tanta diversità di trattamento fra i pescatori francesi e i pescatori italiani e stabilendo per questi giuste ed opportune guarentigie. L'argomento può essere oggetto di impegni da parte del Governo francese da comprendersi fra i compensi necessari per poter stipulare con quello Stato una nuova convenzione di navigazione.

I regolamenti doganali e marittimi francesi si applicano alle navi italiane in modo diverso da quello onde sono applicati alle navi francesi.

Dirò solo alcuni esempi; sarebbe troppo lungo l'annoverare tutti i fatti che provano cotale disparità di trattamento.

Si applica diversamente dalle autorità doganali francesi, secondo che trattisi di navi francesi od italiane, la prescrizione concernente l'obbligo stabilito pei capitani delle navi di dichiarare, appena queste approdino in quei porti, se abbiano a fare ivi operazioni di commercio; nel qual caso, entro i tre giorni dall'arrivo, deve essere chiesto un permesso di sbarco, in cui siano descritte precisamente le merci che si metteranno a terra.

V'è l'aggravio della polizza forzata. Per le navi francesi un solo passaporto vale, nel corso dello stesso viaggio, per tutti i porti dello stesso dipartimento; ma non è così per le navi italiane costrette, ad ogni porto che toccano, anche in uno stesso viaggio, ad ognuno degli approdi che sono frequenti, specialmente nelle vicende della navigazione invernale, a soggiacere alla perdita di tempo ed alla spesa necessaria per le ripetute formalità del passaporto.

Persino nei rilasci forzati vi è disparità di trattamento fra i legni italiani e i legni francesi.

Ora, le negoziazioni di una nuova convenzione di navigazione che ammettano il sistema dei compensi sufficienti, devono mirare a far scomparire simili fatti, che sono l'effetto di antiche consuetudini amministrative, che non significano per certo intenzioni pensatamente ostili verso il nostro paese,

che non hanno influenza alcuna sugli scambievoli sentimenti dei due popoli e sulle cordiali relazioni dei due Stati, ma che debbono scomparire, se si vuole che ai sentimenti cordiali corrispondano le opere giuste e conformi, in ogni cosa, alla equità dei reciproci rapporti fra due grandi nazioni sorelle.

Nè è a credere che il Governo italiano incontri difficoltà ad ottenere riforme ed assicurazioni soddisfacenti.

Nelle negoziazioni recenti commerciali e marittime colla Spagna, non si trascurarono dal Governo italiano le querele dei nostri navigatori relative alle provvidenze doganali e marittime vigenti in quei porti e si diede impulso alle desiderate riforme.

Concedete ancora, o signori, ch'io aggiunga che non mi sembra possibile si possa procedere a nuovi patti marittimi o commerciali colla Francia senza preoccuparci di talune tendenze che in quel paese si vanno di giorno in giorno sempre più manifestando.

Sono d'innanzi alla Camera francese proposte intese a conferire obbligatoriamente la nazionalità francese a coloro che nascono in quello Stato da parenti stranieri colà residenti anche solo da pochissimi anni.

Noi abbiamo troppi italiani che esercitano professioni in Francia, abbiamo troppi italiani nell'Algeria, per poter essere indifferenti alla possibile prevalenza di simili concetti, per non far sentire ad un Governo amico, come l'accogliere nella legislazione francese simili disposizioni sarebbe motivo d'illiberali reazioni nelle leggi degli altri Stati e argomento di vivo rammarico per chi vorrebbe trovare sempre la Francia nel novero dei popoli e dei governi che difendono le benefiche conquiste del diritto e del progresso nel consorzio delle nazioni potenti e civili. Non si turbano impunemente nel giure internazionale le solenni applicazioni dei grandi principii della libertà e della fratellanza umana. E queste cose è bene siano dette in tempo ed efficacemente.

Quando la legge che diede premi di navigazione non era ancora in Francia un fatto compiuto, io, in quest'Aula, invitai il nostro Governo a fare presso il Governo francese energiche proteste contro di essa. Vi erano ragioni giuridiche e politiche per farle. La mia parola rimase inascoltata. Ed oggi ci è giuoco forza opporre, a difesa della marina nazionale, armi pari a quelle che, tacendo, si lasciarono adoperare contro di essa.

Vi è altro ancora. Da qualche tempo gli operai

italiani destano in Francia sentimenti che non sono di intima e perfetta cordialità. Sia pure che qualche parte di colpa appartenga all'indole vivace dei concittadini nostri, di quei nostri concittadini che, in duri lavori, vincono gli altri operai, vuoi per la forza e l'abilità loro, vuoi per la parsimonia che li fa paghi di più scarse mercedi. Io non parlo ora delle frequenti e deplorabili contese che accaddero in varie città e in varie manifatture.

Egli è delle tendenze legislative che io ora mi occupo. Ed io vidi proposte di legge rivolte ad escludere dai pubblici incanti, per le provviste e le opere che riguardano lo Stato, gli industriali i cui operai non siano tutti francesi, i lavoratori che non abbiano tutti quella nazionalità. (*Senso*)

Io ho visto dei grandi municipi della Francia escludere essi pure dagli appalti e dai servizi di cui hanno d'uopo, manifatture e operai che non siano tutti francesi. (*Commenti*)

Io capisco le difese del lavoro nazionale; non sono qui oggi chiamato a discorrere dei concetti coi quali deve essa attuarsi, nè a giudicare quelli coi quali si attua nella repubblica francese.

Dico solamente che ci conviene ricordare il numero di operai che abbiamo in Francia; e che, mentre stendiamo una mano sempre amica al popolo francese, dobbiamo, con vigile amore, difendere gli operai nostri, far argine a così perniciose tendenze. Esse sono combattute anche in Francia, con splendore di dottrina e di eloquenza, da chiarissimi uomini che rappresentano le immortali tradizioni dei principii della giustizia internazionale e della libertà economica. Avvaloriamo la nobile opera loro. Mostriamo alla Francia quanto nuocerebbero a tutti, e come noi non potremmo lasciar passare senza proteste e senza efficaci rappresaglie così strane offese ai principii della moderna civiltà, agli interessi importanti d'una parte delle nostre popolazioni, meritevole d'ogni più sollecita cura e d'ogni energica difesa.

E qui mi fermo. Vedrà il Governo, dovendo trattare colla Francia, ciò che vi sia a correggere o chiarire rispetto all'interpretazione dei patti commerciali ora in corso; vedrà, soprattutto, se, in questi momenti di tanto travaglio per l'agricoltura italiana, se al domani di provvedimenti che gravemente offendono gl'interessi agrari del nostro paese, poichè la marineria ha da soggiacere a qualche sacrificio, non sia opportuno riuscire a far sì che per esso abbia almeno qualche compenso e qualche conforto un'altra grandissima industria nazionale. (*Benissimo! Bravo!*)

Presidente. L'onorevole ministro della marine-

ria desidera di parlare? Altrimenti verremo ai voti, non essendovi altri oratori iscritti.

Brin, ministro della marineria. Ma credo che vi siano delle proposte.

Presidente. Non vi è che quella dell'onorevole Dotto, il quale non è presente, e che propone la riduzione di un termine, da cinque anni a tre.

Brin, ministro della marineria. Ma ci dovrebbe essere una proposta dell'onorevole Massabò.

Presidente. La Presidenza non l'ha ricevuta. L'onorevole Massabò ha facoltà di parlare.

Massabò. Per concretare le idee che ieri sviluppai, d'accordo con diversi colleghi, e per conciliarle, se è possibile colle diverse tendenze della Commissione e del Ministero in questa delicatissima questione ho formulato un emendamento che trasmetto all'onorevole presidente.

Io credo che esso possa soddisfare tutte quante le esigenze, perchè fa valere in prima linea il sistema di reciprocità, e poi quello dei compensi adeguati qualora, nonostante la reciprocità, non si avesse una perfetta parità di trattamento. Quindi io prego il Governo e la Commissione di dichiarare se l'accettino.

Presidente. Leggo la proposta dell'onorevole Massabò:

“ Con legge speciale potranno essere ammessi all'esercizio del cabotaggio lungo le coste italiane navi di paesi esteri a condizione di perfetta reciprocità, ed occorrendo anche mediante altri opportuni e sufficienti compensi. „

Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro della marineria.

Brin, ministro della marineria. Fra la proposta del Governo, e quella della Commissione a riguardo di quest'articolo 13 le differenze sono piccole; ambedue tendono a stabilire per legge la massima che l'esercizio del cabotaggio lungo le coste italiane è riservato alla bandiera nazionale.

Il Governo poi proponeva che quando si fosse trattato di perfetta reciprocità si potesse accordare il cabotaggio lungo le nostre coste; la Commissione accetta questa proposta; solamente esige una legge speciale: ed il Governo in ciò conviene.

Finalmente il Governo ammetteva ancora, che quando non si potesse ottenere questa perfetta reciprocità, ed anche nel caso non convenisse accordarla, si potesse permettere il cabotaggio lungo le nostre coste mediante opportuni compensi.

In questo caso proponeva che occorresse una legge speciale. La Commissione ha creduto che questa parte si potesse omettere; e difatti, come

osservava ieri l'onorevole Indelli, con una legge se ne può sempre modificare una precedente.

Però io faccio osservare che la stessa considerazione potrebbe obiettarsi alla proposta del secondo capoverso della Commissione; e l'onorevole relatore ha spiegato chiaramente che quantunque il legislatore abbia sempre questa facoltà, occorre tuttavia determinarla per dare un indirizzo al Governo. Ora io credo che questa ragione militi in favore della proposta contenuta nel terzo comma dell'articolo 13 del progetto ministeriale poichè anche in questo caso il Governo avrebbe un indirizzo nelle trattative coi Governi esteri.

Io dichiaro che non avrei nessuna difficoltà di accettare in sostituzione del terzo capoverso proposto dal Ministero, l'emendamento dell'onorevole Massabò, il quale del resto non fa che mutare in un articolo di legge un ordine del giorno votato dalla Camera nella tornata del 9 maggio 1882.

Concludo quindi accettando la proposta della Commissione coll'aggiunta fatta dall'onorevole Massabò.

Presidente. Rileggo dunque la proposta dell'onorevole Massabò, in sostituzione del secondo capoverso dell'articolo 13°.

« Con legge speciale potranno essere ammessi all'esercizio del cabotaggio lungo le coste italiane navi di paesi esteri a condizione di perfetta reciprocità ed occorrendo anche mediante altri opportuni sufficienti compensi. »

La Commissione intende esprimere il suo avviso su questa proposta?

Boselli, relatore. La Commissione prega l'onorevole presidente di porre ai voti questa proposta per divisione; imperocchè la Commissione stessa rimane fedele alla sua prima proposta. Respingendo però quella dell'onorevole Massabò non intende di pregiudicare la questione; intende solamente che non sia preveduto il caso nel testo della legge; ma che trattandosi di una ipotesi eccezionale, di una concessione da farsi solo in casi straordinari, possa il Governo stipularla sotto la sua responsabilità, e venire poi dinanzi alla Camera per chiederne l'approvazione.

V'è questa sola differenza fra il pensiero del Governo e quello della Commissione, e cioè che alla Commissione pare che la regola debba rimanere quale essa l'aveva scritta; onde non vuole accogliere come regola il sistema dei compensi equivalenti, e osserva che se v'è eccezione determinata da interessi speciali del paese, o da considerazioni politiche, questa eccezione debba venire da per sè innanzi alla Camera; non occorrendo,

come aveva già detto l'onorevole Indelli, di prevedere in una legge un'altra legge speciale. Quindi fedele a queste dichiarazioni, e al proprio sistema, la Commissione propone di togliere la necessità di una legge speciale, e di lasciare in facoltà del potere esecutivo, di fare per cinque anni la concessione di cui è caso, a condizione di perfetta reciprocità.

Presidente. Dunque la Commissione non accetta la proposta Massabò?

Boselli, relatore. E modifica la propria, accettando la primitiva proposta ministeriale.

Presidente. Cioè accetta il 1 e 2 capoverso del progetto ministeriale e la soppressione del 3° capoverso; quindi nella votazione dell'articolo del Ministero procederemo per divisione.

Brin, ministro della marina. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Brin, ministro della marina. Sopra la questione essenziale siamo perfettamente d'accordo. La Commissione ha dichiarato che ammette che ci sieno dei casi eccezionali, come diceva anche la proposta del Ministero, in cui sia conveniente pel nostro paese di accettare, invece della perfetta reciprocità, dei compensi, per modificarla; soltanto la Commissione opina che sia meglio dirlo solo in quest'Aula, anzichè nella legge. Io crederei che sarebbe meglio dirlo addirittura nella legge.

Ad ogni modo prendo atto della dichiarazione dell'onorevole relatore, il quale ha riconosciuto che nelle trattative che dovrà aprire il Governo si può presentare il caso che sia conveniente di modificare la regola assoluta della perfetta reciprocità del cabotaggio ed accettare invece degli opportuni compensi. Dopo queste dichiarazioni, delle quali, lo ripeto, prendo atto, io non ho difficoltà di accettare la soppressione di questo 3° capoverso.

Boselli, relatore. La Commissione ringrazia l'onorevole ministro col quale è pienamente d'accordo.

Presidente. Onorevole Indelli?

Indelli. Sono d'accordo colla Commissione.

Presidente. Onorevole Massabò?

Massabò. Io non credeva veramente che questo emendamento che riproduceva esattamente il concetto d'un ordine del giorno propugnato dall'onorevole Boselli nel 1882 potesse suscitare i suoi dubbi, massime dopochè l'onorevole ministro della marina avea dichiarato d'accettarlo.

Era un temperamento conciliativo fra le opposte tendenze; temperamento che del resto sono lie-

fissimo d'abbandonare dal momento che la Commissione colle nuove proposte che ora mette innanzi consente intieramente nel concetto da me ieri propugnato.

Essendo accolta la mia mozione principale, non ha più ragione d'essere quella che avevo proposto in via subordinata; del resto io la ritiro.

Randaccio. Chiedo di parlare.

Presidente. Parli pure.

Randaccio. Io mi trovo costretto a domandare: quando una legge ha stabilito che il Governo del Re possa concedere la facoltà del cabotaggio sulle coste dello Stato a condizione di perfetta reciprocità, come può il Governo nelle trattazioni internazionali pretendere oltre a questa perfetta reciprocità, altri compensi equivalenti? (*Rumori — Interruzioni*)

Crispi e Indelli. Ma il 3° capoverso si sopprime.

Randaccio. Allora dichiaro di ritirare il mio emendamento.

Presidente. Rimane allora l'emendamento dell'onorevole Dotto de' Dauli.

Boselli, relatore. Se l'onorevole Dotto de' Dauli fosse presente, lo pregherei di ritirarlo e di non insistere; essendo assente dichiaro che la Commissione non può accettare la sua proposta per ragioni che facilmente si comprendono.

Presidente. Siccome però l'emendamento è stato presentato, è mio dovere di metterlo in votazione.

Ne do lettura:

“ Il sottoscritto propone all'articolo 13 il seguente emendamento al secondo capoverso; anziché: “ Con legge speciale e solo pei primi cinque anni... ” si sostituisca: “ Con legge speciale e solo pei primi tre anni... ”

“ Dotto de' Dauli. ”

Domando se questo emendamento sia appoggiato.

(*Non è appoggiato.*)

Metterò allora a partito l'articolo 13 che è composto soltanto dei due primi capoversi dell'articolo 9 ministeriale.

Ne do lettura:

“ L'esercizio del cabotaggio lungo le coste italiane è riservato alla bandiera nazionale.

“ Si potranno dal Governo del Re, per soli cinque anni dalla promulgazione della presente legge, ammettere all'esercizio del cabotaggio, lungo

le coste italiane, navi di paesi esteri, a condizione di perfetta reciprocità. ”

(*È approvato.*)

“ CAPO IV. *Diritti marittimi - Diritti Consolari - Imposte - A. Tassa d'ancoraggio.* - Art. 14. I bastimenti a vapore e a vela nazionali e gli esteri equiparati, in virtù di trattati, ai nazionali i quali approdino, provenienti dall'estero, ad un porto, a una rada o spiaggia dello Stato per operazioni di commercio, pagheranno per tasse d'ancoraggio:

a) lire 1 per ogni tonnellata di stazza i piroscafi;

b) lire 0,80 per ogni tonnellata di stazza i velieri, che superano la portata di 100 tonnellate;

c) lire 0,50 per ogni tonnellata di stazza i velieri di portata di 100 tonnellate e meno. ”

(*È approvato.*)

“ Art. 15. Le navi a vela nazionali e le estere equiparate, in virtù di trattati, alle nazionali, ad dette esclusivamente alle navigazioni del mare Mediterraneo, limitato agli stretti di Gibilterra e dei Dardanelli ed al canale di Suez, pagheranno per tassa di ancoraggio lire 0,60 per ogni tonnellata di stazza, salvo il disposto della lettera c) dell'articolo precedente.

“ Queste navi però potranno andare esenti dalla suddetta tassa, mediante pagamento di lire 0,80 per tonnellata di stazza e per ogni periodo di dodici mesi, qualunque sia per essere il numero degli approdi, che effettuassero durante tale periodo di tempo. ”

Su quest'articolo era iscritto per parlare l'onorevole Di San Donato, il quale però non è presente.

L'onorevole Di San Donato unitamente all'onorevole Della Rocca aveva proposto la seguente aggiunta a quest'articolo 15:

“ I bastimenti nazionali ed esteri, i quali approdino o si fermino ne' porti e rade dello Stato, senza compiere operazioni di commercio ed unicamente per approvvigionamento, sbarco di passeggeri, o diporto, non sono soggetti a tassa di ancoraggio. ”

E quantunque i proponenti non siano presenti, io devo però interrogare la Camera se intenda di accettare l'emendamento da essi proposto, perciò domando prima alla Commissione se l'accetti, o lo respinga.

Boselli, relatore. La Commissione pregherebbe, se fossero presenti gli onorevoli colleghi che hanno proposto l'emendamento, di cui ha dato lettura

testè l'onorevole presidente, di ritirarlo; non essendo presenti gli onorevoli Di San Donato e Della Rocca, prega la Camera di non accettarlo.

Presidente. È dover mio di mettere a partito l'emendamento aggiuntivo proposto dagli onorevoli Di San Donato e della Rocca.

Chi l'approva voglia alzarsi.

(Non è approvato.)

Metto a partito l'articolo 15, di cui ho dato testè lettura.

(È approvato.)

“ Art. 16. Le navi a vela nazionali e le estere equiparate, in virtù di trattati, alle nazionali, le quali abbiano pagato in un porto nazionale la tassa accennata al precedente articolo 14, possono fare, per il periodo di quattro mesi dalla data dell'approdo, operazioni di commercio lungo il litorale dello Stato, senza ulteriore pagamento di tassa, e purchè non tocchino, nell'intervallo, alcun porto estero, eccettuato il caso di forza maggiore. ”

(È approvato.)

“ Art. 17. I piroscafi nazionali e gli esteri, equiparati in virtù di trattati ai nazionali, i quali navighino esclusivamente tra i porti, le rade e spiagge dello Stato per operazioni di commercio, non toccando alcun porto estero, salvo che il rilascio forzato e senza farvi alcuna operazione di commercio, pagheranno per tassa d'ancoraggio lire 0,50 per ogni tonnellata di stazza. ”

(È approvato.)

“ Art. 18. Le navi nazionali a vela e le estere pure a vela, equiparate, in virtù di trattati, alle nazionali, le quali navighino esclusivamente fra i porti, le rade e spiagge dello Stato, saranno esenti dalla tassa d'ancoraggio, mediante il pagamento di lire 0,70 per ogni tonnellata di stazza e per ogni periodo di dodici mesi, se hanno una portata superiore alle 100 tonnellate; di lire 0,40 se hanno una portata dalle 100 tonnellate inclusive; e di lire 0,20 se hanno una portata inferiore; e ciò avrà luogo, qualunque sia il numero degli approdi, che effettuassero durante tale periodo di tempo per operazioni di commercio. ”

(È approvato.)

“ Art. 19. I piroscafi nazionali e gli esteri equiparati, in virtù di trattati, ai nazionali, i quali esercitino le navigazioni indicate nei precedenti

articoli 14 e 17, pagheranno la tassa, ad essi imposta rispettivamente dagli articoli stessi, una sola volta ogni 30 giorni, qualunque sia il numero degli approdi effettuati in tale spazio di tempo, cominciando dal giorno del loro primo approdo ad un porto dello Stato.

“ I suddetti piroscafi potranno andare esenti dalla tassa, mediante il pagamento, per ogni periodo di dodici mesi, del quadruplo della tassa stessa, qualunque sia il numero degli approdi, che effettuassero durante tale periodo di tempo. ”

Su questo articolo è iscritto per parlare l'onorevole Indelli.

Indelli. Vi rinunzio.

Presidente. Allora pongo a partito l'articolo 19 come l'ho letto.

(È approvato.)

“ Art. 20. Le navi, sia a vela, sia a vapore, che sbarchino o imbarchino un numero di tonnellate di merci non eccedente il ventesimo delle tonnellate di stazza, o un numero di passeggeri non eccedente cinque per cento tonnellate di stazza, pagheranno un quarto soltanto della tassa d'ancoraggio.

“ Le navi a vela e a vapore che, dopo aver pagato in un porto dello Stato il quarto della tassa di ancoraggio, giusta la disposizione precedente, con successivi approdi in altri porti dello Stato, imbarcheranno o sbarcheranno nuovamente merci o passeggeri, dovranno pagare gli altri tre quarti della tassa, ancorchè la quantità delle merci e il numero dei passeggeri sbarcati e imbarcati siano inferiori ai limiti fissati dal primo comma del presente articolo. ”

De Zerbi. Chiedo di parlare.

Presidente. Parli pure.

De Zerbi. Ho presentato un emendamento a questo articolo, conformemente ai voti già mandati alla Camera dei deputati dal municipio e dalla Camera di commercio di Napoli. L'emendamento consiste nel mantenere una graduazione per la tassa di ancoraggio.

Già i proponenti la legge avevano ammesso che quando le operazioni non eccedessero il decimo della tonnellata di stazza, allora si pagasse un quarto solo della tassa di ancoraggio.

Per non fare questo passo brusco del quarto all'intero, io propongo che quando le operazioni non oltrepassino il quinto, allora si paghi la metà.

Questa è una delle proposte.

Un'altra poi riguarda i passeggeri, e questa è specialmente nell'interesse dei porti.

Moltissimi grandi bastimenti che vengono d'oltre Suez, fermano nei porti italiani unicamente per approvvigionamenti. Ora che cosa accade? Accade che, se un passeggero vuole scendere a terra e continuare il viaggio per ferrovia, oppure se vuole imbarcarsi, il bastimento non può nè sbarcare, nè imbarcare; altrimenti deve pagare la intera tassa di ancoraggio, che equivale a qualche migliaio di lire. Onde avviene che i vapori della *Orient Line* preferiscono di non fermarsi punto nei porti italiani e di tirare innanzi fino a Marsiglia, per approvvigionarsi colà.

Il provvedimento di non considerare l'imbarco e lo sbarco dei passeggeri, senza imbarco e sbarco di merci, come una operazione di commercio, sarebbe senza dubbio dannoso alla finanza: perchè vi è il commercio degli emigranti, chiamiamolo così, pel Plata e dal Plata; ma, quando diciamo che ogni passeggero paghi una tassa, allora mi pare che neppure la finanza possa averne un danno. Quindi confido che tanto il Governo, quanto la Commissione vorranno accettare, nello interesse dei porti italiani, l'emendamento che ho avuto l'onore di proporre.

Presidente. Onorevole ministro ha facoltà di parlare.

Brin, ministro della marina. L'onorevole De Zerbi sa che il Ministero, valendosi delle facoltà che gli danno le convenzioni postali, ha cercato di soddisfare, in via amministrativa, a molti dei desiderii espressi nella petizione del municipio e della Camera di commercio di Napoli; tuttavia riconosco che è opportuno regolar meglio queste facoltà, giacchè ce ne viene offerta l'occasione. Quindi, per parte mia, dichiaro che accetto l'emendamento dell'onorevole De Zerbi.

Presidente. Onorevole relatore...

Boselli, relatore. La Commissione anch'essa accetta l'emendamento dell'onorevole De Zerbi.

Presidente. Leggo, dunque, l'emendamento dell'onorevole De Zerbi, cui si è associato pure l'onorevole Della Rocca:

“ Le navi, sia a vela sia a vapore, che sbarchino o imbarchino un numero di tonnellate di merci non eccedente il decimo delle tonnellate di stazza, pagheranno un quarto soltanto della tassa di ancoraggio.

“ Quelle che sbarchino o imbarchino un numero di tonnellate di merci non eccedente il quinto delle tonnellate di stazza, pagheranno la metà soltanto della tassa di ancoraggio.

“ Quando la nave imbarchi o sbarchi soltanto passeggeri e non merci, avrà facoltà di pagare,

invece della tassa di ancoraggio, lire dieci per passeggero. „

Pongo dunque a partito l'articolo 20, composto del primo capoverso dell'articolo della Commissione e quindi dell'emendamento dell'onorevole De Zerbi.

Lazzaro. Mi pare che la proposta dell'onorevole De Zerbi sia in sostituzione della proposta della Commissione.

Boselli, relatore. Io prego l'onorevole Lazzaro di non insistere nella sua interpretazione.

La Commissione accetta molto volentieri la proposta dell'onorevole De Zerbi, tanto più che ebbe occasione, anche prima di questa pubblica tornata, di udire da lui svolgerne molto ampiamente i motivi con argomenti che sarebbe inutile qui di riprodurre.

Si tratta d'un grande interesse d'uno dei centri marittimi più importanti d'Italia, e può giovare anche ad altri centri marittimi. Ma, mentre la Commissione ha accolto questa proposta, non potrebbe poi abbandonare la seconda parte del suo articolo, poichè altrimenti si potrebbe scemare l'efficacia della prima parte, ed andrebbe solo a beneficio degli esteri.

Per conseguenza prego l'onorevole Lazzaro di accogliere l'interpretazione della Commissione, e di lasciare l'articolo così come è proposto.

Presidente. Dunque la Commissione, d'accordo col Ministero, propone che l'emendamento dell'onorevole De Zerbi sia in sostituzione del primo capoverso dell'articolo ministeriale, che era prima accettato dalla Commissione.

Rileggo l'emendamento dell'onorevole De Zerbi, come prima parte dell'articolo 20:

“ Le navi, sia a vela che a vapore, che sbarchino o imbarchino un numero di tonnellate di merci non eccedente il decimo delle tonnellate di stazza, pagheranno un quarto soltanto della tassa di ancoraggio.

“ Quelle che sbarchino o imbarchino un numero di tonnellate di merci non eccedente il quinto delle tonnellate di stazza, pagheranno la metà soltanto della tassa di ancoraggio.

“ Quando la nave imbarchi o sbarchi soltanto passeggeri e non merci, avrà facoltà di pagare, invece della tassa di ancoraggio, lire dieci per passeggero. „

Leggo ora il secondo capoverso dell'articolo 20 della Commissione, che verrebbe ad essere l'ultima parte dell'articolo da votarsi:

“ Le navi a vela e a vapore che, dopo aver pa-

gato in un porto dello Stato il quarto della tassa di ancoraggio, giusta la disposizione precedente, con successivi approdi in altri porti dello Stato, imbarcheranno o sbarcheranno nuovamente merci o passeggeri, dovranno pagare gli altri tre quarti della tassa, ancorchè la quantità delle merci e il numero dei passeggeri sbarcati e imbarcati siano inferiori ai limiti fissati dal primo comma del presente articolo. »

Pongo a partito questo articolo 20 così come io l'ho letto, e che si compone dell'emendamento dell'onorevole De Zerbi e del secondo capoverso dell'articolo della Commissione.

(È approvato.)

“ Art. 21. I piroscafi con coperta, addetti esclusivamente al servizio di rimorchio nei porti, nelle rade e spiagge dello Stato, pagheranno una sola tassa d'ancoraggio, per ogni periodo di dodici mesi, di lire 2,50 per tonnellata di stazza. »

Onorevole Randaccio, Ella ha proposto un emendamento.

Randaccio. Ho proposto di conservare il capoverso dell'articolo ministeriale soppresso dalla Commissione: “ per cui la tassa non dovrebbe mai essere inferiore a 30 lire; ” perchè diversamente i piroscafi rimorchiatori sarebbero trattati assai meglio che le barche a vapore senza coperta, contemplate dalla lettera F dell'articolo 28, tanto più che con le rilevanti deduzioni consentite nella stazza dei rimorchiatori, la loro stazza netta si riduce a poche tonnellate.

Boselli, relatore. La maggioranza della Commissione accetta che sia ripristinato, come propone l'onorevole Randaccio, il secondo capoverso dello articolo ministeriale.

Brin, ministro della mariniera. Il Governo accetta di buon grado la proposta dell'onorevole Randaccio.

Presidente. Sta bene: dunque rileggo l'articolo 21 proposto dalla Commissione con l'aggiunta del 2° capoverso dell'articolo 16 ministeriale che si mantiene:

“ I piroscafi con coperta, addetti esclusivamente al servizio di rimorchio nei porti, nelle rade e spiagge dello Stato, pagheranno una sola tassa di ancoraggio per ogni periodo di dodici mesi, di lire 2,50 per tonnellata di stazza.

“ Tale tassa non potrà però mai essere, nel suo complesso, inferiore a lire 30. ”

Quest'articolo è accettato tanto dal Ministero come dalla Commissione.

Lo pongo a partito.

(È approvato.)

“ Art. 22. Sono esenti dal pagamento della tassa di ancoraggio:

a) i bastimenti da guerra di tutte le nazioni;

b) i bastimenti da diporto di qualunque bandiera, riconosciuti tali dai rispettivi Governi, purchè tali bastimenti non facciano operazione alcuna di commercio, nè sbarchino definitivamente passeggeri o ne imbarchino, esercitando, in qualsiasi modo, l'industria dei trasporti marittimi;

c) i battelli che esercitano la pesca lungo il litorale dello Stato ed i battelli addetti al trasporto di passeggeri e merci nei porti, nelle rade e spiagge dello Stato, i quali esercitino questo traffico nei limiti stabiliti dal Codice sulla marina mercantile;

d) i bastimenti in rilascio forzato o volontario, quando non facciano alcuna operazione di commercio e non si trattengano nei porti, nelle rade o spiagge dello Stato più di 15 giorni, eccetto i casi di forza maggiore riconosciuti ed accertati dall'autorità marittima;

e) i bastimenti che, appena varati dai cantieri dello Stato, entreranno in un porto o in una rada per compiere i lavori necessari alla navigazione. »

(È approvato.)

“ Art. 23. La tassa d'ancoraggio sarà pagata prima della partenza del bastimento.

“ I bastimenti indicati negli articoli 18 e 21 e nel secondo capoverso degli articoli 15 e 19 della presente legge, pagheranno la detta tassa al principio di ogni periodo di dodici mesi.

“ I piroscafi indicati nel primo capoverso dell'articolo 19 pagheranno la tassa nel porto di primo approdo. ”

(È approvato.)

“ Art. 24. La tassa d'ancoraggio è pagabile sul tonnello netto di registro dei bastimenti così a vela, come a vapore.

“ Le frazioni di tonnellata maggiori di 50 centesimi sono calcolate per una tonnellata intera; non sarà tenuto conto delle frazioni inferiori. ”

(È approvato.)

“ Art. 25. Le navi estere non ammesse, in virtù di trattati, ad un trattamento eguale a quello stabilito per le nazionali, saranno assoggettate al pagamento del doppio della tassa fissata dall'articolo 14 della presente legge.

“ Nel resto saranno seguite le regole in vigore per le navi nazionali, fatta però eccezione per quanto è disposto dagli articoli 15, 18, 19, secondo comma, e 21 rispetto alla facoltà di abbonamento alla tassa di ancoraggio; facoltà che non è consentita alle navi, di cui tratta il presente articolo. ”

(È approvato).

“ Art. 26. Per l'applicazione della tassa di ancoraggio non sono considerate operazioni di commercio il mandare imbarcazioni a terra, il consegnare o ricevere lettere ed anche semplici campioni ed il rifornirsi di vettovaglie, di carbone e di attrezzi di bordo, necessari al compimento del viaggio, a giudizio dell'autorità marittima, qualunque sia la provenienza o la destinazione indicata sulla patente.

“ L'imbarco e lo sbarco dei passeggeri equivale all'imbarco ed allo sbarco delle merci, salvo che accada per causa di malattia o in causa di rilascio forzato, a giudizio dell'autorità marittima.

“ Sono passeggeri tutte le persone che non appartengono all'equipaggio descritto sul ruolo. ”

Lazzaro. Chiedo di parlare.

Presidente. L'onorevole Lazzaro ha facoltà di parlare.

Lazzaro. Ho chiesto di parlare per domandare uno schiarimento all'onorevole relatore della Commissione.

Il secondo capoverso di questo articolo 26, considera il caso dello sbarco dei passeggeri; ora, domando io: questo sbarco dei passeggeri è considerato come operazione di commercio?

E quelli poi che non ritornano più a bordo per continuare il viaggio per mare?

Quindi desidererei che la cosa fosse chiarita. L'articolo considera lo sbarco e l'imbarco; potrebbe darsi che alcuni passeggeri diretti a un dato punto per la via di mare, per una ragione o per l'altra sbarcassero e si fermassero in un dato punto: ed in questo caso io domando se quest'operazione è ritenuta come operazione di commercio. È un'operazione questa la quale, per poter produrre l'esenzione dalla tassa deve essere combinata coll'imbarco.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

Boselli, relatore. Questo articolo 26 è una proposta del Ministero, e riguarda la definizione delle operazioni di commercio, quale è stabilita dalle nostre leggi marittime.

Ora io, con un'interpretazione, quale non avrebbe autorità per se, ma ne acquista per la qualità che rivesto di relatore della Commissione, non vorrei creare qui un'interpretazione diversa da quella, che può essere stata sempre seguita. Però il mio individuale parere è questo, che ogni imbarco ed ogni sbarco di passeggeri costituisce un'operazione di commercio.

Dappoichè ciò che avviene in casi speciali, come ha accennato l'onorevole Lazzaro, avviene sempre per qualche motivo, o per causa di rilascio forzato. Altrimenti, se si ammettesse che qualunque volta un viaggiatore è sceso a metà del viaggio a terra non è un'operazione di commercio, ciò equivarrebbe a togliere dalle operazioni di commercio tutto lo sbarco e l'imbarco dei viaggiatori; perchè basterebbe per esempio prendere il biglietto da Livorno, o da qualunque altro porto per Genova, e poi sbarcare in un altro punto, e non sarebbe più operazione di commercio.

Quindi a me pare che l'articolo debba stare come è.

Randaccio. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Randaccio. Io darò qualche spiegazione all'onorevole Lazzaro. Questa disposizione trovavasi già nella legge vigente, ed era veramente grave: poichè lo sbarco anche di un solo passeggero dava luogo all'applicazione della tassa di ancoraggio. Ma coll'articolo che ha testè votato la Camera, approvando l'emendamento dell'onorevole De Zerbi, per cui, quando la nave sbarchi soltanto passeggeri, invece della tassa di ancoraggio, paga lire 10 per ogni passeggero, questa disposizione non ha più alcuna gravità.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Lazzaro.

Lazzaro. Io non comprendo come l'imbarco e lo sbarco dei passeggeri possa assimilarsi a quello delle merci, perchè lo sbarco e l'imbarco delle merci dipende dalla volontà del capitano, mentre un passeggero può sbarcare anche perchè preso dal mal di mare.

Boselli, relatore. Questo caso è preveduto nella prima parte dell'articolo.

Lazzaro. Vi sono dei passeggeri, per esempio, i quali, arrivati a Napoli, invece di andare in Sicilia per la via di mare, vogliono andarvi per ferrovia; ebbene, il loro sbarco deve considerarsi un'operazione di commercio?

Nel primo capoverso non è previsto questo caso; e quando esso si verifichi, volete che si paghi la tassa?

Maldini. (*Della Commissione*) Non paga che dieci lire.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

Boselli, relatore. Io prego l'onorevole Lazzaro di considerare prima di tutto che dopo l'emendamento De Zerbi, che fu appunto accettato per conseguire lo scopo a cui egli accenna, la questione è ridotta a dieci lire per ogni passeggero. Ora, francamente, uno che fa un lungo viaggio può ben pagare dieci lire di più per imbarcare dove gli talenta. Si dice: questa non è un'operazione di commercio; altro che esserlo! e tutte le grandi Società traggono molto profitto dal trasporto dei passeggeri.

D'altra parte non bisogna dimenticare che fanno questo servizio specialmente piroscafi che portano bandiere estere.

Ora non celiamocelo; la Camera, approvando l'emendamento che abbiamo votato, ha già reso un beneficio alla bandiera estera, e lo ha fatto in considerazione di altri importantissimi interessi, ma la discrezione è la madre delle virtù, e l'onorevole Lazzaro è troppo virtuoso per non essere discreto.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole De Zerbi.

De Zerbi. Vorrei chiarire il dubbio dell'onorevole Lazzaro.

Naturalmente l'onorevole Lazzaro avrebbe ragione di ribellarsi contro questa disposizione se non vi fosse il correttivo dell'emendamento che abbiamo approvato all'articolo 20, secondo il quale, quando si faccia soltanto uno sbarco di passeggeri senza alcuna operazione di merci, non si paga la tassa di ancoraggio.

Dopo questo emendamento parrebbe non aver più ragione d'essere questa disposizione per la quale è considerata operazione di commercio lo sbarco ed imbarco dei passeggeri.

Ma bisogna distinguere due casi: primo caso, in cui la nave debba toccare un porto dello Stato; per esempio, venendo dall'Australia, tocca solo Napoli, o solo Palermo, o solo Messina; e poi prosegue la sua rotta toccando altri porti dello Stato per approvvigionarsi; in questa occasione sbarca alcuni passeggeri e ne imbarca altri. In questo caso, abbiamo detto, sarebbe ingiusto far pagare a questa nave la tassa di ancoraggio.

Ma quando, ed è il secondo caso, la nave non solo si fermi e sbarchi o imbarchi accidentalmente passeggeri, ma debba andare in altri porti dello

Stato e quivi rifaccia sbarchi od imbarchi, allora viene ad esercitare per rispetto ai passeggeri una specie di cabotaggio dannoso alla marineria nazionale; e quindi deve pagare la tassa di ancoraggio com'è stabilita dal secondo capoverso dell'articolo 20.

Ecco il motivo per il quale a me pare che la disposizione, la quale riconosce che rimangono operazioni di commercio in questo caso lo sbarco e l'imbarco dei passeggeri, debba rimanere così come è stata proposta.

Presidente. Se non vi sono altre proposte, pongo a partito l'articolo 26, come è stato proposto dalla Commissione.

(*È approvato.*)

“ B. — *Diritti marittimi e tasse di bollo.* — Art. 27. Per la spedizione della patente di sanità ai bastimenti nazionali ed esteri diretti all'estero si pagheranno:

“ lire 1, dai bastimenti di portata non superiore alle 100 tonnellate; .

“ lire 3, da quelli di portata superiore alle 100 tonnellate. ”

Chi approva questo articolo è pregato ad alzarsi.

(*È approvato, e sono pure approvati senza discussione i seguenti articoli fino al 32 inclusivamente.*)

“ Art. 28. Si pagheranno una volta tanto, per ogni licenza a tempo indeterminato, data dagli uffici di porto, a tenore dell'articolo 187 del Codice per la marina mercantile:

a) alle piccole barche adoperate al trasporto di persone od altri usi nei porti, nelle rade e spiagge dello Stato, lire 2;

b) ai battelli addetti al traffico od alla pesca, menzionati all'alinea c dell'articolo 22 di questa legge, anche quando essi esercitino all'estero la pesca del corallo o del pesce, conformemente al disposto dell'articolo 29 del Codice per la marina mercantile, se sono di portata sino a 10 tonnellate inclusive, lire 2, se sono di maggiore portata, lire 5;

“ Si pagheranno per ogni licenza annuale, data dagli uffici di porto, a tenore dell'articolo 187 del Codice per la marina mercantile:

a) alle barchette, ai gozzi addetti allo sbarco dai piroscafi dei passeggeri e dei loro bagagli, alle barche con molinello per salpare àncore, ai gozzi da carico e da rimorchio, alle barche zavorriere ed ai ponti da calafato, lire 5;

b) ai navicelli ed alle barche da diporto, alle

barche cisterne, alle chiatte, ai barconi e navicelli per il trasporto di merci, di portata non maggiore di 25 tonnellate, lire 10;

c) alle piatte, ai barconi e navicelli per trasporto di merci di portata maggiore di 25 tonnellate ed inferiori alle 51 tonnellate, ed ai pontoni da carenaggio, lire 20;

d) alle piatte, ai barconi e navicelli per trasporto di merci, di portata superiore alle 50 tonnellate, ai pontoni addetti al trasporto di merci e di materiali, ed alle barche a vapore senza coperta, lire 30;

e) ai pontoni con macchina a vapore, lire 40.

“ I diritti per la licenza a tempo indeterminato saranno pagati all'epoca del rilascio della licenza stessa, la quale sarà annualmente vistata e rinnovata gratuitamente dalla autorità marittima.

“ Tutti gli altri diritti summentovati dovranno essere pagati nel primo trimestre di ogni anno, o nel mese in cui il galleggiante sarà per la prima volta messo in esercizio. ”

“ Art. 29. “ Il libretto di matricolazione della di gente mare di prima categoria sarà rilasciato gratuitamente. ”

“ Art. 30. Per l'ammissione agli esami di grado nella marina mercantile si pagheranno:

a) lire 30 dagli aspiranti al grado di capitano superiore, di capitano di lungo corso, d'ingegnere navale e di costruttore navale di prima classe;

b) lire 20 dagli aspiranti al grado di capitano di grande cabotaggio, di costruttore navale di seconda classe e di macchinista in prima;

c) lire 10 dagli aspiranti al grado di macchinista in seconda, di scrivano ed all'ufficio di perito stazzatore;

d) lire 5 dagli aspiranti al grado di padrone e di sotto-scrivano.

“ La detta tassa sarà pagata, quando ne sia il caso, metà per l'esperimento teorico e metà per quello pratico. ”

“ Art. 31. Per la spedizione delle patenti di grado nella marina mercantile si pagheranno:

a) lire 60 per le patenti di capitano superiore, di capitano di lungo corso, di ingegnere navale e di costruttore navale di prima classe;

b) lire 40 per le patenti di capitano di grande cabotaggio, macchinista in prima, di costruttore navale di seconda classe;

c) lire 20 per le patenti di macchinista in seconda e per i certificati di abilitazione all'ufficio di perito stazzatore;

d) lire 10 per le patenti di padrone.

“ Per le promozioni da un grado all'altro si pagherà la differenza che passa tra i diritti fissati per i due gradi.

“ Per ottenere un duplicato delle patenti di grado si pagheranno lire 5. ”

“ Art. 32. Per la spedizione dei certificati d'idoneità al grado di scrivano o per navigare come sottoscrivano e per le autorizzazioni consolari ai capitani di grande cabotaggio ed ai padroni d'esercitare il cabotaggio all'estero, nonchè per le autorizzazioni a comandare battelli addetti al piccolo traffico e dirigere barche alla pesca illimitata, si pagheranno lire 2, e per ogni duplicato di tali titoli, centesimi 50. ”

“ Art. 33. Per ogni giornata di soggiorno nei lazzeretti si pagheranno:

dai passeggeri di 1^a classe lire 2, 00

id. 2^a ” ” 1, 50

id. 3^a ” ” 0, 80

“ Per ogni cane, animale ovino, suino ed altri consimili animali, lire 2; per ogni cavallo, animale bovino ed altri consimili animali, lire 5.

“ Per le merci sottoposte a contumacia, sbarcate e disinfettate nei lazzeretti, si pagheranno:

per gli stracci, cavi vecchi, avanzi di sostanze animali, corna, per ogni cento chilogrammi, lire 0,50;

per le cuoia di qualunque specie, per ogni 100, lire 1.

per le pelli di montone, capra, vitellini, per ogni 100, lire 0,50.

per la seta greggia e poi tessuti di qualunque specie, per ogni 100 chilogrammi, lire 5.

per le visite mediche ai bastimenti, ciascuna lire 3 a 5, secondo i luoghi, a giudizio dell'autorità marittima;

per ogni guardiano imbarcato sui bastimenti in quarantena, e per ogni giorno, anche incominciato, di quarantena, lire 3. ”

Ha facoltà di parlare l'onorevole Umana.

Umana. Ho chiesto di parlare su quest'articolo non già perchè abbia osservazioni da fare sulle prescrizioni che in esso si contengono, ma per vedere se mi sia dato di ottenere dal Governo qualche dichiarazione sopra un argomento importante.

In quest'articolo si parla di lazzeretti come se lazzeretti avessimo in Italia. Ora, che i lazzeretti siano necessari, anzi indispensabili per il commercio marittimo è chiaro; che noi in Italia non abbiamo lazzeretti, od almeno lazzeretti adatti ad

un buon servizio, quale è richiesto dalle esigenze della pubblica salute e del commercio, è cosa anche questa notoria.

Più volte di questa mancanza di buoni ed acciacci lazzaretti si è parlato alla Camera: si sono fatte delle promesse che furon ben presto dimenticate. Eppure anche nell'anno passato si vide che tanto bisogno di questi lazzaretti si aveva, e tutti hanno potuto capacitarsene; eppure le cattive condizioni di questi lazzaretti, il pericolo anzi, alla pubblica salute che da questi stabilimenti emana, tutti lo riconoscono; ma non si è mai provveduto a questo riguardo nè pare che per lunghi anni ancora si debba provvedere. Ricordo altresì che studi e non brevi a questo riguardo si sono fatti. So che fu esaminata un' isoletta granitica, appunto per ciò adattatissima, nell'arcipelago della Maddalena, l'isoletta di Santo Stefano, la quale pare quasi fatta apposta dalla natura per erigervi un lazzaretto. Eppure non se ne è fatto nulla. Io vorrei chiedere all'onorevole ministro della marina se mai almeno nelle buone intenzioni si perseveri, e se si possa sperare che una volta o l'altra si sodisfi dal Governo a questo pressantissimo bisogno, perchè le isole, la Sicilia e la Sardegna, non hanno neppur la traccia di un lazzaretto.

Anche nel resto dell'Italia peninsulare o non vi sono lazzaretti o quelli che vi sono sarebbe meglio che non ci fossero perchè, lo ripeto, è appunto da questi lazzaretti che altra volta il colera e le altre pestilenze sono penetrate.

Io domando quindi se il Governo persista nelle sue buone intenzioni e se possiamo sperare che si continui negli studi già iniziati. E lo prego di non abbandonare nè i disegni nè gli studi che si fecero per istituire un lazzaretto in una delle isole dell'arcipelago della Maddalena tra la Sardegna e la Corsica.

Oggi giorno è riconosciuto che, per avere un buon lazzaretto, è mestieri edificarlo in un'isola, e questo tutto il mondo lo comprende.

Ma si vuole altresì che quest'isola sia facilmente accessibile, che presenti facile approdo e sicuro asilo alle navi anche di grande portata; che vi sia anche abbondanza di acqua; che sia facile approvvigionarla, che sia di facile accesso a medici, a guardie, al grande numero di persone di servizio che ivi si richiede.

Soprattutto poi si vuole che il terreno sul quale si edificano questi lazzaretti sia impermeabile, perchè oramai è accertato che, quando il terreno è permeabile, attraverso gli strati del terreno pe-

netrano le sostanze che possono esser veicolo delle malattie contagiose.

Io non mi dilungo di più ma vorrei dal Governo qualche risposta a questo riguardo.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Randaccio.

Randaccio. Mi unisco all'onorevole Umana per richiamare tutta l'attenzione del Governo sulla gravissima questione dei lazzaretti, che urge risolvere, e specialmente sul lazzaretto del Varginano, riguardo al quale non si è preso alcun provvedimento, abbenchè siavi somma urgenza di provvedere.

Trovandosi poi assente, per ragioni di malattia, del che sono dolente, l'onorevole ministro delle finanze, mi permetterò di fare una parte che spetterebbe a lui; ed è di chiedere la ragione per la quale nel disegno della Commissione è stato ribassato da tre a due lire il diritto di soggiorno nei lazzaretti per i passeggeri di prima classe.

Boselli, relatore. Chiedo di parlare.

Randaccio. Questo diritto non è che un tenuissimo corrispettivo della somministrazione che si fa ai passeggeri stessi di mobili, biancheria ed altro. Tre lire sono ben poca cosa, paragonate ai diritti che si pagano nei lazzaretti esteri.

Ora a me pare che manchi ogni ragione di questa diminuzione; per cui propongo che si ritorni per lo meno alla somma stabilita nel disegno di legge ministeriale.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

Boselli, relatore. Io non entrerò nella questione generale dei lazzaretti in Italia, benchè essa pure abbia attinenza agli argomenti che riguardano la marina mercantile; risponderò invece all'onorevole deputato Randaccio.

La Commissione ha adottato questo emendamento in seguito a proposta di uno dei suoi membri, che sono dolente sia trattenuto fuori di qui per causa di malattia.

Quindi io sento un doppio obbligo nel sostenere l'emendamento medesimo.

Quello che ha detto l'onorevole Randaccio è in gran parte vero. È una questione di poca importanza il far pagare due lire o tre, quando si tratta di viaggiatori di prima classe. Ma le quarantene sono ordinate per interesse di coloro che le scontano o per interesse pubblico generale? E i cittadini di tutte le parti d'Italia vanno soggetti ugualmente alla spesa delle quarantene? A coloro che abitano le isole non può accadere, come diceva quel nostro collega, l'onorevole Botta, non può accadere che vadano soggetti più che altri a

questo pagamento della tassa pel soggiorno nei lazzeretti? Capisco che gran parte di quelli che pagano questa tassa sono stranieri, ma la pagano pure anco dei nazionali. Non credo poi che la finanza italiana debba risentire un gran danno dal pagarsi due invece di tre lire.

Per ben decidere intorno alla questione vogliono ricordare eziandio i fatti dell'anno scorso, pei quali di quarantene, di lazzeretti e di tasse relative purtroppo si è dovuto tanto parlare.

La Commissione, dopo queste osservazioni, e dopo aver fatto considerare alla Camera di che si tratta, mantiene la sua proposta.

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

Brin, ministro della marineria. Realmente l'articolo 33 che discutiamo riguarda le tasse che si devono pagare per ogni giornata di soggiorno nei lazzeretti. Ma gli onorevoli Umana e Randaccio hanno preso occasione da questo articolo per sollevare la questione dei lazzeretti, ed hanno osservato che gli unici due lazzeretti che abbiamo in Italia sono poco adatti al loro scopo e che anzi la loro ubicazione è pericolosa per la salute pubblica.

L'onorevole presidente del Consiglio e ministro dell'interno, cui appartiene particolarmente questa materia, ha già molte volte date assicurazioni alla Camera, che il Governo si interessava di questo grave argomento, che trarrà seco una spesa notevole.

Gli studi sono stati iniziati, ma come diceva anche l'onorevole Umana, non è facile trovare un luogo che sodisfi a tutti i dettami della scienza; tanto più che le esigenze di questa divengono ogni giorno maggiori.

Bisogna avere un'isola abbondante d'acqua e di facile approdo e tale che i bastimenti possano ancorarvi sicuri in tutte le stagioni dell'anno.

Ma è assai difficile trovare un'isola che sodisfi a queste necessità, e quelle visitate finora non le hanno che in parte.

Posso, però, assicurare l'onorevole Umana, il quale è stato moderato nelle sue domande, e così anche l'onorevole Randaccio, che il Governo, preoccupatosi seriamente di questo problema, ha intrapreso gli studi opportuni, e spera di darne presto la soluzione.

Quanto, poi, al pagamento della tassa per la permanenza nei lazzeretti, è giusto quel che diceva l'onorevole Randaccio; che, cioè, la tassa è mitissima; difatti il Governo richiede soltanto 3 lire al giorno ai passeggeri di prima classe, e

questa somma non è che un mite corrispettivo dell'alloggio mobiliato, e del servizio personale che ricevono, e però spero che la Camera sarà persuasa che la proposta è moderata.

Come osservava anche l'onorevole Randaccio, le tasse che si impongono all'estero per lo stesso motivo sono assai superiori; ed esse, come è naturale, possono ricadere anche sopra italiani; quindi prego la Camera di approvare la proposta del Ministero.

Presidente. Se non ci sono proposte, metterò ai voti l'articolo 33.

Boselli, relatore. La maggioranza della Commissione desidererebbe avere una spiegazione dal ministro. Queste tre lire sono il corrispettivo del mantenimento, od una tassa che si paga per il ricovero nei lazzeretti? Poichè taluno dei componenti la Commissione crede che sia una tassa; mentre io, lo confesso, credevo che fosse un corrispettivo del mantenimento.

Randaccio. È un corrispettivo dell'uso della camera mobiliata.

Boselli, relatore. Non potremmo trovarci tutti di accordo, accettando la proposta del Ministero per le due prime classi, e la nostra per l'ultima classe?

Brin, ministro della marineria. Sì, sì: sta bene.

Presidente. Facciano una proposta concreta.

Boselli, relatore. Subito, onorevole signor presidente.

Si direbbe: " Per ogni giornata di soggiorno nei lazzeretti si pagheranno :

dai passeggeri di prima classe,	lire 3;
id. di seconda " "	2;
id. di terza " "	0.80 "

Brin, ministro della marineria. Accetto.

Presidente. L'onorevole Randaccio è soddisfatto?

Randaccio. Sissignore.

Giudici. Chiedo di parlare.

Presidente. L'onorevole Giudici ha facoltà di parlare.

Giudici. Vorrei che si specificasse quale servizio corrisponda a questa tassa.

Brin, ministro della marineria. Questo è materia del regolamento.

Giudici. Desidererei sapere se con esso si abbia anche diritto al vitto.

Brin, ministro della marineria. No.

Giudici. Non è compreso il vitto?

Brin, ministro della marineria. È escluso.

Presidente. Rileggo l'articolo 33, con la modificazione proposta dalla Commissione, ed accettata dal Governo:

“ Per ogni giornata di soggiorno nei lazzeretti si pagheranno :

dai passeggeri di 1ª classe	lire 3 ;
id. 2ª ” ”	2 ;
id. 3ª ” ”	0.80.

“ Per ogni cane, animale ovino, suino ed altri consimili animali, lire 2 ; per ogni cavallo, animale bovino ed altri consimili animali, lire 5.

“ Per le merci sottoposte a contumacia, sbarcate e disinfettate nei lazzeretti, si pagheranno :

per gli stracci, cavi vecchi, avanzi di sostanze animali, corna, per ogni cento chilogrammi, lire 0,50 ;

per le cuoia di qualunque specie, per ogni 100, lire 1 ;

per le pelli di montone, capra, vitellini, per ogni 100, lire 0.50 ;

per le lane, lini, canape, cotone, carta, per ogni 100 chilogrammi, lire 0.50 ;

per la seta greggia e pei tessuti di qualunque specie, per ogni 100 chilogrammi, lire 5 ;

per le visite mediche ai bastimenti, ciascuna lire 3 a 5, secondo i luoghi, a giudizio dell'autorità marittima ;

per ogni guardiano imbarcato sui bastimenti in quarantena, e per ogni giorno, anche incominciato, di quarantena, lire 3. ”

Chi è d'avviso d'approvare quest'articolo, è pregato d'alzarsi.

(È approvato e sono approvati pure senza discussione i successivi fino al 37 inclusivamente.)

“ Art. 34. Sono esenti dal pagamento dei diritti stabiliti dall'articolo precedente :

a) i passeggeri di età inferiore ai 7 anni ;

b) gli indigenti imbarcati a spese del proprio Governo, muniti di regolare attestato che lo comprovi ;

c) gli impiegati civili e militari dello Stato, gli impiegati comunali e gli uomini appartenenti alla bassa forza dell'esercito e dei servizi di pubblica sicurezza, che viaggino per ragioni di servizio, provveduti di analogo certificato. ”

“ Art. 35. Il visto sul ruolo di equipaggio, o sulla licenza dei bastimenti nazionali ed esteri, tiene luogo, per gli effetti sanitari, del permesso di cabotaggio, che viene abolito. ”

“ Art. 36. Le carte di bordo ai bastimenti nazionali, cioè atto di nazionalità, ruolo di equipaggio, relativi intercalari e fogli aggiunti e passavanti provvisorio, saranno dagli uffizi di porto nello Stato e dai regi uffizi consolari all'estero rilasciati gratuitamente. ”

“ Art. 37. I documenti indicati nei precedenti articoli 27, 28, 35 e 36 saranno esenti dalla tassa di bollo. ”

“ Art. 38. La retribuzione per la stazzatura e per le visite ai bastimenti, il fitto per l'imprestito e l'uso dei bacini dello Stato, e di macchine, attrezzi e cavi appartenenti agli uffizi di porto, e il diritto di sosta delle merci e di qualsiasi materia depositata sui moli, ponti, e sulle banchine dei porti, delle darsene e spiagge, saranno regolati, secondo i luoghi, per decreto reale, sentito il parere del Consiglio della industria e del commercio.

“ La retribuzione per la stazzatura non potrà mai eccedere, per le navi fino alle 500 tonnellate, la misura fissata dall'articolo 300 del regolamento 20 novembre 1879 per l'esecuzione del Codice della marina mercantile. Per le navi di portata superiore alle 500 tonnellate la retribuzione per la stazzatura non potrà mai eccedere la metà della misura stabilita dall'articolo 300 del suddetto regolamento. ”

Randaccio. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Randaccio. Io potrei ammettere l'intervento del Consiglio dell'industria e del commercio per l'esame dei diritti di sosta delle merci e di qualsiasi materia depositata sui moli, porti, ecc.; ma non potrei ammetterlo mai per il fitto e prestito dei bacini dello Stato, delle macchine, attrezzi, cavi appartenenti agli uffizi di porto.

Questa è una ingerenza, assolutamente indebita, che eserciterebbe il Consiglio dell'industria e del commercio.

Boselli, relatore. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Boselli, relatore. Accogliendo il concetto dell'onorevole Randaccio, si potrebbe dire: “ sentito, per le materie relative ad interesse commerciale, il parere del Consiglio della industria e del commercio. ”

Presidente. Dunque il primo capoverso sarebbe modificato come segue:

“ La retribuzione per la stazzatura e per le visite ai bastimenti, il fitto per l'imprestito e l'uso dei bacini dello Stato, e di macchine, attrezzi e cavi appartenenti agli uffizi di porto, e il diritto di sosta delle merci e di qualsiasi materia depositata sui moli, ponti, e sulle banchine dei porti, delle darsene e spiagge, saranno regolati, secondo i luoghi, per decreto reale, sentito, per le materie relative ad interesse com-

merciale, il parere del Consiglio dell'industria e del commercio. »

Il rimanente come è nel disegno di legge della Commissione.

Pongo a partito l'articolo 38 così modificato,
(È approvato.)

« Art. 39. Sono abrogati gli articoli 2, 3, 4, 5 e 6 della legge 11 agosto 1870, n. 5784, allegato *H*, sulle tasse di registro marittimo; la legge della stessa data, allegato *I* sui diritti marittimi; il decreto luogotenenziale 28 luglio 1866, n. 3129, che stabilisce la tariffa dei diritti da pagarsi nei lazzeretti dello Stato, ed ogni altra disposizione contraria alle disposizioni del capo IV della presente legge. »

(È approvato).

Boselli, relatore. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Boselli, relatore. Rispetto al capo dei diritti consolari che ora viene in discussione, la Commissione ricorda di avere accettato nella discussione generale l'invito rivolto dal Governo di ritornare al disegno di legge ministeriale salvo però per quanto concerne una parte dell'articolo 41 che non si riferisce all'argomento delle tasse.

Palizzolo. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Palizzolo. Ho chiesto di parlare per rivolgere una modestissima raccomandazione all'onorevole ministro. Spiacemi non sia presente il ministro degli affari esteri, al quale veramente avrei voluto dirgermi.

Ad ogni modo l'onorevole Brin mi userà la cortesia di comunicare la mia raccomandazione al suo collega. Noi siamo rappresentati all'estero da consoli, ma ve ne sono fra questi moltissimi che non sono italiani; e da questi non aiuti, nè protezione i nostri poveri capitani hanno ricevuto, perchè quei consoli hanno interessi spesso diametralmente opposti a quelli del nostro commercio nazionale, a segno che i nostri capitani, per sfuggire a soprusi e ad ingiustizie, si sono visti costretti a presentarsi sotto estera bandiera.

Ora, siccome so che il ministro degli affari esteri si dà pensiero del riordinamento dei servizi consolari, così io fo voti fervidissimi perchè non siano posti in non cale i lunghi lamenti e le proteste del nostro commercio, e perchè nel modo più efficace e nei limiti consentiti dal nostro bilancio si provveda efficacemente con la maggior sollecitudine possibile.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

Boselli, relatore. La Commissione concorda coll'onorevole Palizzolo, e lo ha già dichiarato nella discussione generale. Tutte le inchieste sulla marineria mercantile dimostrano i danni dell'aver noi nei porti di mare consoli non di carriera, ma consoli locali, armatori, commercianti ecc., i quali, il più delle volte, invece di aiutare la nostra marineria mercantile, le sono di ostacolo e di danno. Perciò la Commissione si unisce vivamente al voto manifestato dall'onorevole Palizzolo.

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

Brin, ministro della marineria. L'onorevole Palizzolo e l'onorevole relatore sanno che il Governo fa tutti gli sforzi per sostituire consoli di carriera ai consoli locali, e che è solo trattenuto dalle esigenze del bilancio nell'estendere maggiormente questa riforma; ma io non mancherò di far presente al mio collega per gli affari esteri il voto dell'onorevole Palizzolo e della Commissione.

Presidente. Non essendovi altre osservazioni, darò lettura dell'articolo 35 del disegno di legge ministeriale dalla Commissione proposto in sostituzione del suo articolo 40.

« *G. Diritti consolari.* — Art. 40. La tariffa consolare, approvata colla legge 16 giugno 1871, n° 260 (serie 2^a), allegato *E*, viene modificata come segue:

a) i diritti indicati nei paragrafi 41, 42, 43 e 47 sono ridotti alla metà; è soppressa però la distinzione stabilita nel paragrafo 43 tra consolati ed agenzie consolari, le quali rimangono equiparate ai primi per la riscossione dei diritti di tonnellaggio;

b) sono soppressi i paragrafi 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 60, 61, 62 e 63. »

Lo pongo a partito.

(È approvato.)

Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

Boselli, relatore. L'articolo 41 non riguarda propriamente la materia delle tariffe consolari. A proposito di questa legge il ministro degli affari esteri ha introdotta una modificazione che concerne i certificati di nazionalità e di protezione (che sono obbligatori per i cittadini e protetti residenti in paesi in cui gli usi consentono ai consoli l'esercizio della giurisdizione contenziosa) secondo la quale essi devono essere rinnovati ogni anno. È una disposizione assai utile per conoscere coloro che compongono le nostre colonie all'estero,

e perchè i consoli possano esercitare sovr'esse continua sorveglianza e, per conseguenza, occorrendo, migliore tutela; però la Commissione (e su questa parte il ministro non ha mai dissentito) vuole assicurarsi, che, mentre si stabilisce l'obbligo assoluto di questo certificato di nazionalità e di protezione, e si impone di rinnovarlo ogni anno, non si converta questa prescrizione in una tassa troppo grave per i nostri concittadini all'estero, ed ha stabilito che questi certificati non costino che due lire.

Parve poi alla Commissione, che quest'obbligo imposto ai nostri connazionali, che sono fuori d'Italia, fosse accompagnato da troppo gravi sanzioni, e, fra le altre, da una veramente eccessiva, la quale negherebbe a coloro, che non adempiono a questa formalità, persino il fare atti notarili, od atti consolari.

Immaginatevi se un italiano, che è all'estero, e che non ha pensato a procurarsi il certificato di nazionalità, non deve poter compiere gli atti della vita civile! Il Governo deve riconoscere che questa sanzione era eccessiva; quindi la Commissione propone di mantenere la prima parte dell'articolo 36 quale era proposto dal Governo, aggiungendovi il seguente capoverso:

“ L'importo dei diritti pei certificati stessi è fissato in lire due. ”

E terminerebbe qui l'articolo, sopprimendo gli altri due alinea.

Presidente. Il Governo accetta l'articolo così compilato?

Brin, ministro della marina. Sì, signore.

Presidente. Insomma la Commissione mantiene il suo articolo.

Boselli, relatore. Appunto.

Presidente. Pongo dunque a partito l'articolo 41, come era proposto dalla Commissione:

“ I certificati di nazionalità e di protezione, di cui ai paragrafi 71 e 73 della suddetta tariffa, sono obbligatori per i cittadini e protetti residenti in paesi, in cui i trattati o gli usi consentono ai consoli l'esercizio della giurisdizione contentenziosa, e dovranno essere rinnovati nel mese di gennaio di ogni anno.

“ L'importo dei diritti pei certificati stessi è fissato in lire due. ”

(È approvato.)

Boselli, relatore. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Boselli, relatore. L'articolo 42 deve essere sostituito dall'articolo 37 del disegno ministeriale che ora rivive.

Presidente. Leggo dunque l'articolo 37 della proposta ministeriale, che prende il numero 42.

“ I diritti riscossi negli uffici consolari, ad eccezione di quelli stabiliti nell'appendice della tariffa, sono distribuiti come segue:

“ *All'erario negli uffici retti da ufficiali di 1ª categoria.* — Sui diritti riscossi per atti marittimi, il 65 per cento; sui diritti riscossi per altri atti, l'85 per cento; sui diritti di copia, il 10 per cento.

“ *All'erario negli uffici retti da agenti di 2ª categoria.* — Su tutti i diritti, il 10 per cento.

“ *Ai consoli di 1ª categoria.* — Sui diritti degli atti marittimi, il 25 per cento se sono riscossi nel proprio ufficio, ed il 15 per cento se sono riscossi negli uffici dipendenti; sui diritti degli altri atti, il 10 per cento se sono riscossi nel proprio ufficio o nei vice-consolati, ed il 15 per cento se sono riscossi nelle agenzie dipendenti; sui diritti di copia, l'85 per cento se sono riscossi nel proprio ufficio, il 10 per cento se nei vice-consolati, ed il 15 per cento se nelle agenzie dipendenti.

“ *Ai vice-consoli di 1ª categoria, capi d'ufficio dipendenti.* — Sui diritti degli atti marittimi, il 20 per cento; sui diritti degli altri atti, il 5 per cento; sui diritti di copia, l'80 per cento.

“ *Ai vice-consoli di 1ª categoria residenti presso i consoli.* — Sui diritti di atti marittimi riscossi nel consolato cui sono addetti, il 10 per cento; sui diritti degli altri atti e delle copie riscossi nel consolato e su tutti indistintamente i diritti riscossi nelle agenzie dipendenti, il 5 per cento.

“ Nei consolati a cui siano addetti più d'un vice-console, tali quote spetteranno per intero al vice-console anziano; dove poi non siavi alcun vice-console, le quote medesime passeranno al console.

“ *Ai consoli di 2ª categoria.* — Su tutti indistintamente i diritti riscossi nel proprio ufficio, il 90 per cento, e negli uffici dipendenti, il 20 per cento.

“ *Agli agenti consolari.* — Su tutti indistintamente i diritti il 70 per cento.

(È approvato.)

Boselli, relatore. Rivive anche l'articolo 38 della proposta ministeriale.

Presidente. Sta bene. Lo rileggo.

“ Art. 38, che diventa 43. Il Governo del Re

è autorizzato a pubblicare una nuova tariffa consolare colle modificazioni stabilite nei precedenti articoli 27 e 35, e con le altre che l'esperienza abbia dimostrato necessarie per maggiore chiarezza ed uniformità di applicazione delle sue disposizioni, e per coordinarla ad altre leggi in vigore. »

(*Interruzioni al banco della Commissione.*)

Boselli, relatore. Chiedo di parlare.

Debbo dire quale sia il parere della maggioranza della Commissione. Quest'articolo rivive; esso autorizza il Governo a pubblicare una nuova tariffa consolare secondo le modificazioni portate da questa legge, e con le altre che l'esperienza abbia dimostrato necessarie per maggiore chiarezza ed uniformità di applicazione delle sue disposizioni, e per coordinarla ad altre leggi in vigore.

Il coordinamento della legge si suole sempre accordarlo al potere esecutivo.

In quanto alle altre parti dell'articolo, mi sembra che contengano una facoltà tutta estrinseca di forma, di metodo e nulla più. In questo limite, deve essere inteso l'articolo; e così è conforme ai concetti della maggioranza della Commissione che prega la Camera di volerlo accettare.

Lazzaro. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Lazzaro. Io non sono del parere della maggioranza della Commissione. A me pare che, nonostante le dichiarazioni dell'onorevole relatore, la Camera debba pensare bene alle conseguenze della seconda parte di questo articolo, prima di approvarlo.

Con esso, infatti, si danno al Governo facoltà di interpretazione; ma noi sappiamo che le interpretazioni autentiche della legge sono riservate al potere legislativo.

È vero che l'onorevole relatore ha dichiarato che, per maggiore chiarezza ed uniformità d'applicazione, intende modificazioni limitate a questioni di metodo; ma le sue dichiarazioni, mi scusi, sono, nel fatto, molto elastiche.

Io credo che sarebbe meglio limitare l'articolo a questa prima parte:

« Il Governo del Re è autorizzato a pubblicare una nuova tariffa consolare colle modificazioni stabilite nei precedenti articoli 32 e 40. »

Approvando invece l'articolo come è, noi esautoriamo assolutamente il potere legislativo e diamo al Governo una facoltà che non può e non deve avere. Ne potrei nemmeno menar buona la ragione che il ministro della marina dichiara di

intendere l'articolo così come l'onorevole relatore ha detto. Il Governo, naturalmente, non sarà sempre rappresentato dall'onorevole Brin, e un altro ministro potrebbe dare all'articolo una interpretazione diversa da quella che egli gli dà.

Per conseguenza io prego l'onorevole Commissione di volere limitare l'articolo alla prima parte.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

Boselli, relatore. Io sono lieto di smentire l'onorevole Lazzaro, il quale diceva, in uno dei passati giorni, che la Commissione è inesorabile, e mi piace dichiarargli che accettiamo la sua proposta, che confido sarà accettata anche dal Governo. Quindi l'articolo rimarrebbe così concepito:

« Il Governo del Re è autorizzato a pubblicare una nuova tariffa consolare colle modificazioni stabilite nei precedenti articoli 32 e 40. »

Così si tolgono tutti i dubbi ai quali ha accennato l'onorevole Lazzaro, e rimaniamo nella severa osservanza delle più strette norme parlamentari.

Presidente. Sta bene, quindi l'articolo 43 rimane così concepito:

« Il Governo del Re è autorizzato a pubblicare una nuova tariffa consolare, con le modificazioni stabilite nei precedenti articoli 32 e 40. »

Pongo a partito questo articolo; chi lo approva voglia alzarsi.

(*È approvato.*)

« Art. 44. È data facoltà al Governo del Re, quando ne sia riconosciuta la necessità, di stabilire, previo il parere del Consiglio di Stato, diritti consolari, e istituire nuove tasse a carico di bastimenti e di individui appartenenti a Stati esteri, i quali abbiano imposto tasse corrispondenti ai bastimenti nazionali ed ai cittadini italiani. »

Ha facoltà di parlare l'onorevole Lazzaro.

Lazzaro. Comprendo la ragione di questo articolo, che è un vero articolo di difesa; ma domando io: costituzionalmente parlando, questo articolo è corretto? Dovremo noi deputati abdicare ai nostri diritti? Si tratta di imporre tasse; ed io, signori, vi richiamo alla corretta osservanza del sistema rappresentativo. Capisco che vi sono certi casi in cui si è obbligati ad imporre tasse, diciamo così, di rappresaglia; ma non capisco perchè, anche per questi casi, si debba fare a meno dell'avviso del Parlamento.

Per conseguenza chiedo almeno che il Governo sia obbligato a dare comunicazione alla Camera

dei decreti relativi a questo genere di tasse; poichè il lasciare quest'articolo così com'è formulato, mi parrebbe, non dico una completa abdicazione del potere legislativo, quale sarebbe avvenuta se la dizione dell'articolo precedente non fosse stata emendata, ma certamente una diminuzione dei diritti della Camera dei deputati.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Boselli.

Boselli, relatore. Per verità tra l'articolo precedente e questo vi è una differenza essenziale.

Lazzaro. L'ho detto.

Boselli, relatore. L'articolo precedente poteva portare nell'applicazione delle tariffe l'aggravamento di una tassa, e quindi si capivano i timori vigilantissimi dei rappresentanti dei contribuenti. Qui invece si tratterebbe di applicare una tassa di rappresaglia a persone appartenenti agli Stati esteri. Quindi, veramente, il diritto che invoca l'onorevole Lazzaro è il diritto costituzionale nostro applicato a guarentigia di persone appartenenti agli Stati esteri.

Vi sono considerazioni politiche le quali possono far ritenere opportuno che il Parlamento intervenga in questa questione; ma d'altra parte, se quando occorre di difendere urgenti interessi dello Stato si dovesse ricorrere al Parlamento per aumentare un diritto consolare, o per istituire una tassa speciale, ci sarebbe a temere che passasse il tempo in cui il provvedimento del quale si tratta dovrebb'essere efficace. D'altronde la legislazione di tutti gli Stati liberi concede questa facoltà al potere esecutivo: non solo la legislazione germanica (chè mi si potrebbe dire v'è colà costituzione, non propriamente Governo parlamentare), ma anche la legislazione inglese.

Infatti la facoltà di sospendere le concessioni relative alla libera navigazione, e di ordinare le rappresaglie contro quei paesi i quali non applichino la perfetta reciprocità alle navi Britanniche, dall'atto del 1853 data al Consiglio privato.

Quindi mi pare che quest'articolo costituzionalmente si giustifichi, politicamente possa riuscire opportuno, e come difesa dei nostri interessi marittimi debba essere raccomandato.

Non vi sarebbe nessuna difficoltà a prescrivere che questi decreti vengano comunicati alla Camera. Non vi sarebbe alcun male dire in questo articolo: " questi decreti saranno dal Governo de Re comunicati al Parlamento. „

Lazzaro. I relativi decreti saranno comunicati al Parlamento.

Brin, ministro della mariniera. Ma non c'è la *Gazzetta Ufficiale*?

Boselli, relatore. Ecco, vediamo. Ci sono due forme di comunicazione al Parlamento. Vi è una comunicazione che si fa perchè il Parlamento convalidi un decreto. Così abbiamo fatto per una parte della legislazione doganale, e in questo caso interviene una deliberazione del Parlamento, o un silenzio che equivale in definitiva all'approvazione. Vi è un'altra forma di comunicazione al Parlamento, ed è quella che si fa, per esempio, con le relazioni che si riferiscono ai decreti registrati con riserva dalla Corte dei conti. Ma quella è una relazione complessiva. Ora qui si tratta di un caso straordinario, di un diritto di rappresaglia, che può anche essere temporaneo, applicato ad una potenza estera. Domani una potenza estera marittima ci tratta meno bene di quello che dovrebbe fare; il potere esecutivo fa un decreto col quale usa le facoltà che gli sono con questo articolo conferite.

Probabilmente quel paese estero ritira a questo punto il suo provvedimento anteriore, e si torna nello stato di prima. È necessario, per questo caso, che intervenga la suprema autorità del Parlamento?

E poichè i decreti si pubblicano tutti nella *Gazzetta Ufficiale*, non ha il Parlamento, non ha ciascun deputato il modo di esercitare il riscontro suo, venendo in questa Camera a domandar conto dell'esercizio che il Governo abbia fatto delle facoltà ad esso concesse?

Io ho espresso così come mi si sono presentato alla mente le risposte ai dubbi che l'onorevole Lazzaro ha suscitati, e gli rivolgerei preghiera di non insistere oltre in un emendamento il cui concetto sarebbe difficilmente esplicito con adeguate parole e che, nei suoi effetti, potrebbe eccedere il risultamento che egli stesso vuol conseguire.

Presidente. Non essendoci proposta, pongo a partito l'articolo 44 come è stato letto. Chi l'approva voglia alzarsi.

(È approvato.)

“ Art. 45. Sono abrogati gli articoli 3 e 4 della legge 16 giugno 1871, n. 260, (serie 2*), allegato E. „

(È approvato.)

“ D. Tasse di registro, diritti di segreteria e tasse d'assicurazione. — Articolo 46. Durante un quinquennio, dalla promulgazione della presente legge, i contratti di compra e vendita e quelli per la costruzione di bastimenti a vapore ed a vela, saranno soggetti al solo diritto fisso di una lira per quanto concerne le tasse di registro. Questa

disposizione non si estende alle vendite di navi italiane a stranieri.

“ Sono soppressi i diritti di segreteria sugli atti di qualunque genere, relativi ai bastimenti nazionali ed ai loro equipaggi, che si ricevono negli uffici di porto.

“ È pure soppressa la tassa di trascrizione degli atti traslativi o dichiarativi di proprietà delle navi nazionali, dei contratti di pegno di esse, di quelli di cambio marittimo e di costruzione, di cui è parola all'articolo 29 della tabella annessa alla legge 13 settembre 1874, n. 2086. „

A questo articolo è stato proposto un emendamento dall'onorevole Randaccio che consiste nell'aggiungere al primo capoverso le parole: “ ed alle compre di navi straniere per parte di italiani. „

L'onorevole Randaccio ha facoltà di svolgere la sua proposta.

Randaccio. L'emendamento che ho avuto l'onore di proporre a questo articolo, non mira che a riparare ad un'omissione avvenuta nella compilazione dell'articolo stesso.

Siccome credo che tanto il Ministero quanto la Commissione l'accettino, così rinunzio a svolgerlo.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

Boselli, relatore. Anzitutto dichiaro che la Commissione accetta la proposta dell'onorevole Randaccio, che è conforme al concetto di questa legge, poichè si farebbe male ad agevolare la compra di navi estere.

La Commissione poi propone un'aggiunta, che è la seguente :

“ Durante un quinquennio dalla promulgazione della presente legge, i contratti di compra e vendita stipulati dopo la promulgazione stessa, e quelli ecc. „

Presidente. La scriva, onorevole Boselli.

Boselli, relatore. La scrivo.

Presidente. Procediamo con ordine. La Commissione accetta l'aggiunta proposta dall'onorevole Randaccio, il quale vuole che al primo comma dopo le parole: “ alle vendite di navi italiane o straniere „ si aggiunga: “ ed alla compra di navi straniere per parte di italiani. „ Anche il Governo accetta quest'aggiunta?

Brin, ministro della marineria. Accetto.

Indelli. Chiedo di parlare.

Presidente. Parli pure.

Indelli. A proposito di questo articolo mi sorge un dubbio sul quale desidero di avere una spiegazione.

Io ammetto il principio che, quando si tratta di compra e vendita tanto di navi straniere per parte di italiani, quanto di navi italiane per parte di stranieri, non si conceda quest'agevolazione.

Qui però si dice: “ Questa disposizione non si estende alla vendita di navi italiane a stranieri. „

Ora ci sono stranieri i quali hanno il loro stabilimento industriale o commerciale in Italia, e noi abbiamo interesse che vi siano e vi rimangano.

Boselli, relatore. Chiedo di parlare.

Indelli. Secondo la dizione dell'articolo che discutiamo, parrebbe che anche questi stranieri, comperando navi italiane, dovessero essere esclusi dal beneficio della legge. È questa, come l'onorevole relatore vede, una questione molto grave, sulla quale desidero un qualche schiarimento.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

Boselli, relatore. Le navi hanno una personalità e una nazionalità propria, che non acquistano quando stanno in cantiere, ma quando sono immatricolate. Una nave italiana è quella che ha il battesimo della immatricolazione nella marineria italiana.

Da questo punto appartiene ad armatore italiano. Se si tratta poi di una nave che esca dal cantiere italiano, come mi pare che immaginasse l'onorevole Indelli, fatta anche per essere venduta all'estero, ma che non è ancora immatricolata nella marineria italiana, in tal caso non è ancora una nave straniera, ed è una nave costruita in Italia, ma non italiana.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Indelli.

Indelli. Io sono lieto che l'onorevole Boselli abbia dato la vera definizione della qualità delle navi, poichè abbiamo in materia di marineria mercantile qualche cosa di speciale; che cioè la nave ha la sua nazionalità. Ora, è appunto qui che il mio dubbio si manifesta. Poniamo il caso che una nave, pure rimanendo nella matricola italiana, sia venduta, invece che ad un armatore italiano, ad un armatore straniero che ha il suo stabilimento in Italia; domando all'onorevole Boselli: in questo caso, questa nave sarà esclusa dal beneficio della legge?

La dizione dell'articolo potrebbe evidentemente far nascere questo dubbio; e voi, signori, sapete che, in materia di tasse e specialmente in materia di eccezioni, i dubbi nascono a migliaia. Se si tratta di una nave che abbandona la patria italiana, capisco la esenzione; ma, se la nave rimane italiana e lo straniero che ne diventa padrone esercita in Italia il suo commercio ed ha il suo

principale stabilimento a Genova, a Napoli, a Palermo e via dicendo, io chiedo alla Commissione e al Governo di dirmi esplicitamente se questo straniero godrà o no l'esenzione della tassa.

Boselli, relatore. Chiedo di parlare.

Presidente. Parli pure.

Boselli, relatore. Perchè la vendita di una nave sia compiuta, occorre che sia fatta la traslazione della proprietà della nave dall'armatore italiano al compratore di essa. L'armatore di una nave iscritta nella matricola italiana, non può essere che un italiano. Ci possono essere, come dice l'onorevole Indelli, grandi industriali stranieri che siano nel nostro paese e che abbiano navi; ma queste navi, quanto a nazionalità, figurano come navi italiane; e, soltanto nel caso che perdano questa nazionalità (il che risulta dalla matricola), non si estende loro il vantaggio concesso da questa legge.

Queste interpretazioni che hanno il valore che hanno...

Indelli. Son giuste.

Boselli, relatore. ...ma certamente ne devono aver molto, tolgono di mezzo molti dubbi giuridici dell'onorevole Indelli.

Presidente. L'onorevole Indelli ha facoltà di parlare.

Indelli. Io vorrei che prima l'onorevole ministro esprimesse il suo avviso.

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

Brin, ministro della marina. Io pregherei l'onorevole Indelli di ritirare la sua proposta, e di prendere atto della dichiarazione fatta dall'onorevole relatore, alla quale io mi associo.

Indelli. Sta bene; ritiro la mia proposta e prendo atto di questa dichiarazione.

Presidente. Allora l'articolo 46 rimane modificato come segue:

“ Durante un quinquennio, dalla promulgazione della presente legge, i contratti di compra e vendita stipulati dopo la promulgazione stessa, e quelli per la costruzione di bastimenti a vapore ed a vela, saranno soggetti al solo diritto fisso di una lira per quanto concerne le tasse di registro. Questa disposizione non si estende alle vendite di navi italiane a stranieri ed alle comere di navi straniere per parte di italiani.

“ Sono soppressi i diritti di segreteria sugli atti di qualunque genere, relativi ai bastimenti nazionali ed ai loro equipaggi, che si ricevono negli uffici di porto.

“ È pure soppressa la tassa di trascrizione

degli atti traslativi o dichiarativi di proprietà delle navi nazionali, dei contratti di pegno di esse, di quelli di cambio marittimo e di costruzione, di cui è parola all'articolo 29 della tabella annessa alla legge 13 settembre 1874, n. 2086. ”

Pongo a partito quest'articolo con queste modificazioni; chi lo approva voglia alzarsi.

(È approvato.)

“ Art. 47. Le disposizioni contenute ai numeri 1 e 2 dell'articolo 1° del titolo 2° della legge 8 giugno 1874, n. 1947, sono modificate come appresso:

“ 1° Per le assicurazioni marittime a premio fisso e per le mutue, nelle quali il premio sia dichiarato, sarà dovuta la tassa, una volta tanto, dell'uno per cento sull'ammontare del premio cumulato per la durata dell'assicurazione.

“ 2° Per le assicurazioni marittime mutue nelle quali il premio non sia dichiarato, la tassa è stabilita per una volta tanto, in lire una per ogni migliaio di somma assicurata. ”

(È approvato.)

Boselli, relatore. Chiedo di parlare.

Presidente. L'onorevole relatore ha facoltà di parlare.

Boselli, relatore. A questo punto verrebbe l'articolo relativo alla sospensione dell'applicazione della tassa sulla ricchezza mobile.

La Camera ha già udito come il Governo abbia chiesto che non si addivenga all'approvazione di tale articolo, e come la Commissione, per quanto a malincuore, abbia creduto da parte sua di dover consentire. Però la Commissione aveva rivolto l'invito all'onorevole ministro delle finanze di voler dichiarare due cose. In primo luogo, che si sarebbe proceduto all'applicazione della tassa di ricchezza mobile nei modi normali con cui questa tassa è applicata ad altre industrie. In secondo luogo, che avrebbe date opportune istruzioni agli agenti delle tasse di procedere con molta equità, e con quei temperamenti che le condizioni eccezionali della marina mercantile richiedono.

Il ministro, quando il relatore espresse questi voti, fece palesi segni di assenso.

Noi ci eravamo riservati di tradurre questo voto nostro in un esplicito ordine del giorno, da accettarsi dal Governo, e da approvarsi dalla Camera.

In assenza dell'onorevole ministro delle finanze, pensa la Commissione che il Governo vorrà dichiarare che concorda nelle cose ora da me dette;

e anticipatamente sicura di questo consenso, la Commissione già ne prende atto.

Un'altra questione era rimasta sospesa, ed era la questione speciale che concerne la doppia tassazione, rispetto a talune imprese marittime, poichè dalla marina di Sorrento a quella di Trapani si solleva la querela, che per la industria marittima si applica la tassa di ricchezza mobile due volte: all'armatore, come armatore, ed all'armatore come commerciante.

Questa questione, che eravamo intesi coll'onorevole ministro delle finanze si dovesse discutere a questo punto, si potrà sollevare quando si discuterà il bilancio delle finanze.

Lugli. Chiedo di parlare.

Presidente. L'onorevole Maurigi ha facoltà di parlare.

Maurigi. Debbo rivolgere al Governo una brevissima preghiera.

Deploro anzitutto l'assenza dell'onorevole ministro delle finanze, a cui queste mie parole sarebbero state indirizzate, più specialmente, ma mi consolo della presenza dell'onorevole ministro di agricoltura, industria e commercio, che, tanto vantaggiosamente, può rimpiazzarlo.

Evidentemente, in questa legge la Commissione si è data pensiero anche delle condizioni della piccola marineria, della marineria di piccolo tonnello che fa il servizio di cabotaggio sulle coste, e ha cercato, in quanto poteva, di migliorarle. Questa piccola marineria è pure una parte importantissima della nostra industria marittima, poichè forma il nucleo della nostra marineria mercantile.

La Commissione ha cercato, come dissi, di migliorare le condizioni di questa parte della nostra marineria; certo è che non si è fatto molto; ma bisogna pure tener conto delle condizioni generali a cui ha dovuto ispirarsi tutto il disegno di legge.

Vi è però un inconveniente che sarebbe molto facile ed insieme molto giusto di eliminare; l'inconveniente è che gli agenti della finanza, nell'accertare la ricchezza mobile, colpiscono due volte successivamente questa speciale industria, perchè calcolano il tonnello, cioè il valore intrinseco del bastimento, e poi calcolano le operazioni commerciali che si compiono da queste navi, le quali operazioni sono quasi sempre fatte per conto del proprietario. Il quale, poi, essendo spesso anche il capitano del bastimento, paga tre volte la stessa imposta.

Ora le operazioni di commercio fatte da questa marineria sono modestissime; la portata di 100

tonnellate è la massima per questi bastimenti, e in genere è solamente di 30 o 40 tonnellate; quindi qualunque aggravio riesce oltremodo grave, perchè si tratta d'industrie miserabilissime. Volendo fare un paragone fra questa industria e la proprietà fondiaria, bisognerebbe richiamarsi in mente la legge delle quote minime, e domandare per queste navi di portata inferiore alle 100 tonnellate la completa esenzione dalla tassa di ricchezza mobile.

Ma io non voglio far perder tempo a quei pochi onorevoli colleghi che sono tanto solerti ad assistere a questa discussione; e quindi mi limito a rivolgere questa mia preghiera al Governo, e spero di udire dal banco dei ministri una parola che in qualche maniera sia di speranza e di conforto a questi interessi che, pur presentandosi modestissimi, sono forse gli interessi più considerevoli della nostra marineria mercantile, e quelli che rappresentano la proprietà e la sussistenza di un numero grandissimo di cittadini.

Presidente. L'onorevole Lazzaro è iscritto per parlare su quest'articolo.

Lazzaro. Io intendevo di riprendere per conto mio il progetto del Ministero; ma poichè il Governo lo abbandona, io non posso essere più realista del Re; e rinunzio a parlare.

Presidente. Ora ha facoltà di parlare l'onorevole Lugli.

Lugli. Io comprendeva benissimo la disposizione relativa all'esonero della tassa di ricchezza mobile a favore degli armatori navali. È un concetto che si capisce facilmente. Invece mi hanno colpito le parole dell'egregio mio amico Boselli, quando ha detto che la Commissione a malincuore rinunziava di esonerare da codesta tassa gli armatori, ma che prendeva atto delle dichiarazioni del Governo, mercè le quali si dava assicurazione che questa tassa sarebbe stata applicata con tutti quei riguardi e temperamenti i quali valessero a renderla meno ingrata agli armatori navali. Ma, onorevole Boselli, questi riguardi e temperamenti che devono usare gli agenti delle imposte verso la industria navale, mi pare che dovrebbero esser raccomandati anche per tutti gli altri casi dell'applicazione della tassa di ricchezza mobile. Dappoichè dovendo essere la legge di ricchezza mobile uguale per tutti, non credo che possano domandarsi al Governo dichiarazioni che verrebbero ad infirmare la legge stessa.

Altrimenti, una volta soddisfatto il desiderio della Commissione, gli armatori navali reclamano dagli agenti una applicazione di favore della tassa; ed è ciò che io non trovo regolare. Se noi volessimo far qualche cosa di efficace, dovremmo

mantenere il primitivo concetto dell'esonero della tassa. Fuori di questo, non vi possono essere che dichiarazioni platoniche e non pratiche, a meno che non si vogliano commettere delle ingiustizie. Ed io sono curioso molto di udire quali dichiarazioni potrà fare il Governo in risposta alle raccomandazioni della Commissione.

Boselli, relatore. Chiedo di parlare.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Palizzolo.

Palizzolo. Dopo le dichiarazioni dell'onorevole ministro e del relatore parmi una pazzia insistere nel chiedere una riduzione della tassa di ricchezza mobile; come pure dopo quanto ha detto l'onorevole Lugli parmi follia voler prendere atto e fare serio assegnamento sulla dichiarazione fatta dal ministro delle finanze, ed ora ripetuta dall'onorevole Boselli, con la quale si promette alla marineria mercantile un più equo trattamento nell'applicazione della tassa di ricchezza mobile.

Mi permetta però l'onorevole relatore, e me lo permettano gli onorevoli ministri presenti, ch'io faccia una raccomandazione, ed è che almeno questa tassa di ricchezza mobile sia applicata con criteri uniformi per tutto il regno.

Boselli, relatore. Questo l'ho detto.

Palizzolo. È doloroso, o signori, che questa tassa si sia applicata in Italia con criterii diversi per ciascuna delle diverse provincie e dei diversi comuni del regno. In Genova, ad esempio, l'agente delle tasse parte dal principio più equo e più giusto, accerta il valore di un bastimento e, se è giovine, impone 5 lire a tonnellata, se è vecchio, 3 o 2 lire. Nelle provincie siciliane però si sono dimenticati questi criterii: si accerta il valore del bastimento e s'impongono 6, 7, 8 lire a tonnellata, senza badare se quel bastimento sia giovine o vecchio.

E da questo che cosa ne deriva? Che la differenza a danno dei bastimenti di quella regione è certamente del 40 per cento! E dico poco; fate che si accrescano gli anni del bastimento, e che esso sia già vecchio, ed allora la sperequazione diventa enorme. Si è protestato, si è reclamato in tutti i modi, e solamente da due anni passati si è resa giustizia a quella regione. Ma non sono poche le provincie d'Italia in cui ancora regge questo paterno sistema di applicazione della tassa di ricchezza mobile.

Dunque io non parlo di riduzione, ma mi limito a dire: se le strettezze del bilancio non consentono che questa tassa si diminuisca, imponetela pure, ma con uniformità di criterii per tutto il regno.

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

Brin, ministro della marineria. La Camera conosce già come la primitiva proposta del Governo, che cioè durante un quinquennio fosse sospesa l'applicazione della tassa di ricchezza mobile ai bastimenti a vela ed a vapore, non sovvenzionati, ridotta poi dalla Commissione ai soli velieri, è stata finalmente abbandonata.

Ora, la Commissione nel rinnovare davanti alla Camera questa dichiarazione stata già fatta nella discussione generale, ha raccomandato al Governo, ed al ministro delle finanze in ispecie, che nello applicare agli armatori la tassa di ricchezza mobile si tenga conto delle condizioni critiche in cui versa l'industria della navigazione.

L'onorevole Lugli ha creduto che si trattasse della tassa per i costruttori navali, ma ciò non è; si tratta invece della tassa sul profitto che si ottiene coll'esercizio dei bastimenti.

L'onorevole relatore, nella discussione generale, alla quale probabilmente l'onorevole Lugli non ha assistito, aveva fatto osservare alla Camera come sia difficile di calcolare il lucro che si può ricavare da un dato bastimento, perchè questo qualche volta, invece di avere guadagnato durante una serie di viaggi che costituiscono una campagna di mare, ha perduto. E quindi aveva pregato il ministro delle finanze di tenere conto delle condizioni specialissime di quest'industria. Ed è per ciò che ora l'onorevole relatore ha raccomandato al Governo di tenere conto, nel fissare i criterii per applicare la ricchezza mobile all'industria specialissima della navigazione, delle condizioni difficilissime in cui essa si trova...

Indelli. Chiedo di parlare.

Brin, ministro della marineria. ...condizioni che motivarono la nomina della Commissione d'inchiesta sulla marineria mercantile, e la discussione di questo disegno di legge.

Quindi io non ho difficoltà di accettare la raccomandazione fattami, e di trasmetterla all'onorevole mio collega delle finanze.

Lo stesso dirò per la raccomandazione dell'onorevole Maurigi che è conforme a quella già fatta dall'onorevole relatore.

L'onorevole Maurigi osserva che in taluni casi si fa pagare doppia tassa di ricchezza mobile; e qualche volta anche tripla, perchè la si fa pagare all'armatore come tassa di noleggio, poi come tassa commerciale, e finalmente come tassa di ricchezza mobile dal capitano il quale non di rado è lo stesso armatore.

Egli raccomanda quindi che si studi il modo

per rimediare a questo stato di cose. Ed io assicuro l'onorevole Maurigi che questa sua raccomandazione, a cui si è associato l'onorevole relatore, la trasmetterò e la appoggerò presso l'onorevole mio collega delle finanze.

L'onorevole Palizzolo poi ha detto che sarebbe utile, ed io aggiungo anche giusto, che si adottasse per tutto il regno lo stesso criterio nell'applicare questa tassa.

Da quanto ha accennato l'onorevole Palizzolo, il sistema, che si è stabilito nel compartimento ligure, è già esteso a Palermo; ed egli domanda che lo si applichi in tutti gli altri compartimenti.

Anche questa raccomandazione, che mi pare giusta, io trasmetterò ed appoggerò presso il mio collega onorevole ministro delle finanze.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Minghetti.

Minghetti. La questione mi pare di una chiarezza evidente.

L'imposta di ricchezza mobile sopra che s'impone? Sui profitti. Ora, se questi non esistono, evidentemente, non ci deve essere imposta di ricchezza mobile.

Ora, o signori, per accertare questi profitti, forse con buon intendimento, si sono adottati dei metodi diversi; si è adottato, in qualche luogo, il sistema dell'abbuonamento, che qualche volta riuscì dannoso, poichè il vero profitto, la vera ricchezza sfuggivano all'accertamento.

In questo senso, io trovo utile che le raccomandazioni fatte dall'onorevole relatore della Commissione, il quale si rendeva interprete di quello che molti hanno detto, giungano al Governo, ed il Governo esamini il modo di constatare con metodo uniforme e certo quali siano i veri profitti. Quando però i profitti esistono, non devono essere esonerati dall'imposta di ricchezza mobile, perchè ciò costituirebbe un privilegio; e ricordiamoci che, poco tempo fa, si è combattuto il concetto di esonerare i fittabili, di esonerare i redditi delle terre, perchè non si voleva appunto creare un privilegio.

Ad ogni modo, lascio questa parentesi e torno a dire che la sola raccomandazione che si può fare al Governo è questa: di provvedere, con metodi uniformi e sicuri, affinchè chi non guadagna non paghi, ed il pagamento sia proporzionato al guadagno.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Sanguinetti.

Sanguinetti. Mi permetta la Camera che io spieghi da che deriva l'equivoco, nel quale credo che ci troviamo.

Ecco come stanno le cose: grandissime dif-

ficoltà si sono sempre presentate per accertare l'imposta di ricchezza mobile a carico degli armatori; e si capisce facilmente come queste difficoltà sorgessero; perchè una nave, e specialmente se a vela, talvolta rimane due o tre anni fuori di Stato, di guisa che mancano, come debbono mancare, agli agenti dell'imposta gli elementi per accertare il reddito da assoggettarsi all'imposta di ricchezza mobile.

Allora che cosa si è fatto dall'amministrazione finanziaria? Si sono stabiliti determinati criteri, che, evidentemente, non sono conformi alla legge, nè da questa autorizzati, e ai quali gli armatori hanno dovuto sottostare.

Quali sono questi criteri? Quelli di determinare il reddito per l'imposta di ricchezza mobile in ragione del valore della nave. Da principio era stato stabilito il reddito in misura così alta da farne derivare un'imposta eccessiva.

Ne seguirono gravi contestazioni tra gli armatori e gli agenti dell'amministrazione finanziaria, in seguito alle quali fu diminuita la quota di reddito, in base alla quale doveva essere determinata la tassa di ricchezza mobile.

Questo sistema tuttavia, che non è conforme alla legge che regola la tassa di ricchezza mobile, doveva portare a molte ingiustizie.

Venuti i momenti difficili per la marineria mercantile, e molte navi dovendo, per mancanza di lavoro, stare a marcire nei porti, cessava ogni reddito, ma non cessava per l'imposta di ricchezza mobile, ciò che era contrario evidentemente alla legge e doveva dar luogo a molti lamenti. Perchè se è dura condizione questa, che il capitale investito nelle navi cessi dal fruttare, più duro ed insopportabile gli è il dover pagare l'imposta per redditi che più non esistono.

Ora io domando: c'è un mezzo per ritornare alla buona applicazione della legge, ai metodi da essa sanciti? Questo mezzo esiste ed è assai semplice.

Per le Società anonime di navigazione, per le quali il reddito risulta dai bilanci approvati dagli azionisti, ed anche per quelle in accomandita per azioni, le quali hanno pure i loro bilanci, che l'amministrazione è autorizzata a consultare, non può sorgere difficoltà per accertare i redditi ed applicare l'imposta.

L'accertamento è più difficile per gli armatori privati, perchè mancano agli agenti gli elementi necessari per fare un accertamento serio, anche se proceda per induzione; è per essi che l'onorevole ministro delle finanze deve provvedere in

guisa che gli agenti non premano troppo la mano sopra di loro...

Borgatta. Neanche sugli altri.

Sanguinetti. Per gli altri, l'agente non può nè aggravare, nè alleggerire la mano. Se si tratta di Società anonime non può accertare un centesimo di più, nè un centesimo di meno di quel che risulta da bilanci approvati dall'Assemblea degli azionisti. Ecco, onorevole Borgatta, perchè dicevo che quando si tratta di quegli armatori, il cui reddito non è facilmente accertabile, bisogna che gli agenti procedano con molta equanimità; ed è qui che l'onorevole ministro delle finanze deve, con opportune istruzioni, provvedere a che, coll'imposta di ricchezza mobile, non si uccida quella marineria alla quale, per tenerla in vita, noi accordiamo dei premi di navigazione. Ecco quello che io volevo dire, perchè la Camera fosse informata del vero stato delle cose.

Non ho bisogno di aggiungere, naturalmente, che io mi associo alle raccomandazioni rivolte all'onorevole ministro delle finanze, affinchè sia raffrenata la eccessiva fiscalità degli agenti delle imposte.

Boselli, relatore. Chiedo di parlare.

Presidente. Parli pure.

Boselli, relatore. S'interpretarono erroneamente le dichiarazioni provocate dalla Commissione e delle quali ho preso atto, cominciando dall'onorevole Lugli, che ha trovato che queste dichiarazioni volevano stabilire una ingiustizia manifesta, sino all'onorevole Palizzolo che pur benevolmente ha detto che era una follia il domandarle, ed all'onorevole Minghetti cui parve che potessero stabilire una diversità fra l'industria marittima e le altre industrie. Quindi mi si conceda dire brevissime parole per dimostrare, che le dichiarazioni che abbiamo chieste, non hanno alcuno di questi peccati mortali.

L'onorevole Lugli, col suo ottimo cuore, ha fatto una conclusione troppo generosa, dopo esser partito da premesse soverchiamente fiscali. La discussione che è qui avvenuta ha provato come non si trattasse proprio in modo alcuno di quanto egli supponeva; poichè alla Commissione non era mai venuto in pensiero, di rivolgersi al ministro delle finanze, chiedendogli di ordinare ai suoi agenti di non applicare la legge, così come deve essere applicata rispetto a tutti i contribuenti; ed esplicitamente il relatore, che ha l'onore di parlare, disse nella discussione generale:

Che sarebbe stato impossibile ed irragionevole invitare un ministro a non fare eseguire la legge in quel modo che deve essere uguale per

tutti; ma che, solamente, la Commissione ripeteva all'onorevole ministro qui ciò che l'onorevole Maurogò nato aveva detto in seno della Commissione stessa, con una formula felicissima e molto legittima e corretta, che cioè il ministro invitasse gli agenti delle tasse a non inventare redditi dove non esistono.

Simili raccomandazioni si sono fatte per l'agricoltura nell'importante discussione ch'ebbe luogo a questo riguardo; e, chiacchiere per chiacchiere, per ripetere una frase da altri pronunziata, oggi se ne sono concesse alla marineria quante, e non più, se ne sono concesse in quell'occasione all'agricoltura. Speriamo che le une e le altre, rimanendo perfettamente nei limiti della giustizia, producano qualche utile effetto.

Ma, come ha osservato l'onorevole Minghetti, ponendo benissimo la questione, qui è il metodo che bisogna rendere uniforme, perchè è solo dalla uniformità che può essere ristabilita la giustizia. Però la Commissione non pregiudica la questione nel senso accennato dall'onorevole Palizzolo. La Commissione ritiene che non sia esatto l'affermare, in generale, che il metodo indiretto applicato alla marineria mercantile sia stato il metodo, anche in questi tempi, più fruttuoso per essa, poichè appunto se si sono pagati redditi per anni e per navi che redditi non hanno prodotto, egli è perchè si è proceduto con questo sistema di tassazione fissata con presunzioni, non con accertamento vero e diretto. Ora se noi continuiamo a procedere col sistema che sostituisce ai fatti e alle prove il metodo che trae dall'età e dal valore assicurato della nave la determinazione del reddito, o vi è il pericolo che si paghi tassa dove non c'è reddito, o se conviene continuare nel metodo stesso per le condizioni proprie dell'esercizio dell'industria marittima, allora è opportuno ed equo accogliere quei temperamenti ai quali ha accennato l'onorevole Sanguinetti. Ma ritenga l'onorevole Minghetti che si è tutti d'accordo con lui e si vuole che dove vi è reddito si paghi la tassa, solo chiedendosi che non si paghi tassa, come ora avviene che si paga, per fallaci ed eccessivi procedimenti fiscali, ove reddito non esiste.

Così interpretate le dichiarazioni che la Commissione ha fatte e provocate, io credo che esse senza taccia di eresia possano essere favorevolmente accolte da tutti quanti i deputati che seggono in quest'Aula.

Presidente. La Commissione propone la soppressione dell'articolo 47.

Boselli, relatore. Perfettamente.

Presidente. Quindi, se non vi sono obiezioni,

l'articolo 47 corrispondente all'articolo 43 del Ministero rimane soppresso.

“ F. *Canone per la concessione di terreni arenili.* — Articolo 48. Il canone attualmente in vigore per ottenere la concessione di terreni arenili ad uso di cantieri navali è ridotto a 5 millesimi per metro quadrato. ”

Se non vi sono obiezioni, l'articolo 48 s'intenderà approvato.

(È approvato.)

“ G. *Disposizioni generali.* — Articolo 49. Alle differenze provenienti da errore di calcolo nella riscossione o da erronea applicazione delle tasse indicata nel capo IV di questa legge, è applicata la prescrizione stabilita dall'articolo 4 delle disposizioni preliminari alla tariffa doganale, approvata con legge 30 maggio 1878, numero 4390. ”

Se non vi sono obiezioni, l'articolo 49 s'intenderà approvato.

(È approvato.)

“ Articolo 50. Con decreto reale sarà stabilito il giorno in cui le disposizioni contenute nel capo IV della presente legge dovranno entrare in vigore, non mai però più tardi di un mese dalla data della pubblicazione di essa. ”

Se non vi sono obiezioni, quest'articolo s'intenderà approvato.

(È approvato.)

“ CAPO V. *Contributo alla Cassa degli invalidi della marineria mercantile per i marinai in servizio dello Stato.* — Art. 51. La metà del tempo trascorso in servizio dagli iscritti della leva di mare nel Corpo reale equipaggi, durante il primo periodo della ferma temporanea, ed in occasione della loro chiamata sotto le armi, sarà valutato dalle amministrazioni delle Casse degli invalidi e dal Fondo invalidi di Venezia, come navigazione eseguita con retribuzione alle Casse ed al Fondo suddetto, cui lo Stato dovrà corrispondere il montare di tale retribuzione, senza ritenuta sulla paga degli iscritti summentovati. ”

“ Sarà stanziata nel bilancio della marineria la somma annua di lire 60,000 per soccorrere le Casse ed il Fondo invalidi più bisognosi. ”

L'onorevole Indelli è iscritto per parlare su questo articolo.

Indelli. Cedo il mio diritto di parlare all'onorevole Ravenna.

Presidente. L'onorevole Ravenna ha facoltà di parlare.

Ravenna. Fra tante classi di cittadini italiani, ad una soltanto si è voluto provvedere con mezzi coercitivi: a quella dei marinai.

A me pare che il sistema non sia propriamente equo. Ma molti dicono: i marinai sono imprevidenti, bisogna quindi mantenere una istituzione che possa accordare ad essi nella loro vecchiaia una pensione.

Altri invece, di parere diametralmente opposto, scrissero in autorevoli giornali, che i marinai, essendo una classe di gente astuta, cercano di sfruttare le risorse del bilancio per distoglierle da altre industrie. Io che sono marinaio credo che nè l'una, nè l'altra di queste due opposte opinioni possano sostenersi.

La verità è che i marinai, i quali vivono una vita stentata, piena di pericoli di ogni genere, traversando mari procellosi, che devono vigilare di giorno e di notte, non hanno tempo e modo di essere astuti.

Io volli dire queste poche parole per difendere la classe, alla quale mi onoro di appartenere, dalle accuse che le vennero fatte.

Vengo ora alla Cassa degli invalidi. Ammesso che la classe dei marinai non sia troppo previdente, e che si voglia conservare, per questa gente, una istituzione che provveda ai bisogni della loro vecchiaia, è proprio vero che a tale scopo risponda l'istituzione, di cui ora si parla?

Vediamolo. Lo statuto della Cassa invalidi di Genova accorda ai marinai che hanno compiuto 60 anni di età con 20 anni di effettiva navigazione, con retribuzione pagata alla Cassa, una pensione che non oltrepassa circa 110 lire all'anno, accorda dei sussidi annui, dei sussidi temporanei e perfino delle doti alle figlie maggiori orfane del padre all'epoca del loro primo matrimonio.

Ma, o signori, io vi domando quanti possono essere i marinai che abbiano venti anni di navigazione, allorché hanno raggiunto il sessantesimo anno di età? Pochi, o quasi nessuno.

Quanti sono coloro che ricevono dei sussidi annui o temporanei, e quante sono le doti che si accordano alle figlie, orfane di padre, all'epoca del loro primo matrimonio?

I sussidi annui (che pochi ricevono) mai raggiungono le 20, o le 30, o tutt'al più 40 lire per una volta tanto.

I sussidi temporanei non vanno mai al di là delle 15 o 20 lire. Per le doti non si accordano mai più di 35 o 50 lire.

Io credo adunque che questo sistema di tutela

che si stabilisce per i marinai, non sia che illusorio. Ma alcuno mi dirà: perchè queste Casse degli invalidi non accordano somme maggiori? Qui sta appunto il male. La Cassa di Genova (è di questa principalmente che mi occupo) venne separata dalla Cassa militare dal 1852. Questa Cassa, alla quale è rimasto l'obbligo di dare le pensioni e i sussidi, che pagava prima quando era unita alla Cassa militare, naturalmente non può, essendo rimasta con pochi capitali, far fronte e soddisfare ai bisogni crescenti dei marinai e spesso dei capitani indigenti, che ricorrono ad essa per avere almeno il sostentamento di un po' di pane e di un po' di minestra.

Inoltre gli amministratori della Cassa degli invalidi di Genova (le cui finanze non sono floride), per venire in soccorso in qualche modo dei vecchi bisognosi e degli orfani di padre, che cosa fanno? Fanno pagare delle somme agli armatori che, in verità, per legge non sarebbero dovute.

Noi sappiamo che, ogniquale volta si deve fare l'armamento di una nave, le leggi impongono all'armatore che due terzi dell'equipaggio siano italiani, compreso il capitano e gli ufficiali di bordo. Ora avviene che, quando si sono fatte le condizioni di arruolamento nelle capitanerie di porto e che le parti contraenti hanno convenuto e la durata dell'arruolamento e la paga e la navigazione che avrà luogo, la nave si incammina all'estero ed arriva ad un porto straniero.

Se, durante il tempo dell'arruolamento, il capitano intendesse di risolvere il contratto, egli sarebbe obbligato, per legge, a condurre i marinai in patria, a proprie spese, o a conceder loro i mezzi necessari a rimpatriare; se invece il marinaio (e questo spesso accade), per volontà propria, risolve il contratto e diserta, il capitano, per rifornirsi dei marinai disertati dal suo bordo, corre rischio di pagare una somma che, spessissime volte, è più del doppio di quella che realmente fu convenuta nelle condizioni di arruolamento.

È notate che, il più delle volte, i marinai imbarcati all'estero, sono stranieri; ebbene, ancora che la nave stia fuori un anno o due, e continuino a navigar su di essa marinai stranieri, il giorno che la nave stessa ritorna in patria e disarma, gli amministratori della Cassa invalidi fanno pagare per gli stranieri le retribuzioni alla Cassa stessa; cosa che non è prevista nè dagli statuti, nè dalla legge: dappoichè per gli statuti è obbligatoria la retribuzione alla Cassa invalidi in favore di tutti coloro che sono iscritti nella matricola della gente di mare; e, siccome gli stranieri non vi sono, è evidente che essi non dovrebbero esser passibili di

queste retribuzioni. Ma le retribuzioni non le pagano i marinai stranieri, bensì le paga il proprietario della nave; ed egli non può esimersene, dappoichè gli si spicca un mandato che deve esser soddisfatto entro 5 giorni, altrimenti si procede contro di lui con mezzi coattivi.

Ma io non mi lagno che i proprietari delle navi debbano pagare tali somme, ancora che ingiustamente; io vorrei che quando queste somme sono tolte dalla saccoccia del proprietario della nave, servissero almeno al sostentamento di quei poveri marinai che, illusi fin da quando s'iscrissero sulla matricola, hanno creduto che nella loro vecchiaia si sarebbe provveduto al loro sostentamento. Invece ciò non si fa in alcun modo, poichè sovente quei marinai i quali diventano inabili al lavoro e ritornano in patria nulla o poco ricevono dalla Cassa degli invalidi, poichè 20, 40 lire una volta tanto, o 20 o 40 lire all'anno, non credo possano bastare ai bisogni sia pure di un povero marinaio.

Quindi, a mio avviso, o si riforma radicalmente codesta istituzione secondo i criteri proposti dalla Commissione d'inchiesta e dalla Giunta parlamentare, oppure bisogna abolirla addirittura.

Del resto io sono lieto che il Governo, nel suo disegno di legge, dopo i voti della Commissione d'inchiesta, si sia convinto che quei marinai i quali sono presi al servizio delle navi militari debbano pure pagare alla Cassa degli invalidi la quota da loro dovuta, dappoichè è loro valutato il servizio per stabilire il diritto alla pensione.

Ed io di questo ringrazio l'onorevole ministro, come pure lo ringrazio di avere stanziata una somma abbastanza importante per soccorrere la Cassa ed il Fondo invalidi più bisognosi. Io credo che quasi tutte le altre Casse si trovino nella stessa condizione di quella di Genova, salvo qualche eccezione.

A mio avviso, se questa istituzione si vuol conservare, bisogna che essa provveda seriamente ai bisogni di questa povera gente a cui è destinata, e per evitare che si spendano centinaia e centinaia di migliaia di lire inutilmente, è necessario unificare le sei o sette amministrazioni che esistono presentemente.

È di più quando non fosse sufficiente quello che si paga attualmente per provvedere ai reali bisogni di quei poveri vecchi, occorrerebbe aumentare la retribuzione che viene pagata dai capitani, dai secondi, dagli ufficiali di bordo, dai marinai e dai mozzi.

L'aumento di questa retribuzione, che io propongo, non potrebbe spaventare, se ci fossero, gli onorevoli Franchetti e Plebano, poichè se un

aumento di spesa vi fosse, questo aumento di spesa sarebbe unicamente devoluto ai proprietari delle navi.

Per conseguenza, associandomi alle conclusioni della Commissione d'inchiesta e della Commissione parlamentare, raccomando caldamente all'onorevole ministro (che io spero vorrà accogliere la mia preghiera) di provvedere, in modo efficace, alla classe dei marinai che ha proprio bisogno di aiuti.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

Boselli, relatore. L'onorevole deputato Ravenna ha sollevato una questione gravissima, e che richiederebbe lungo discorso. Ora, premesso, che si potrà discutere di questo argomento in altra occasione, e, opportunamente, quando verrà in discussione il bilancio della marineria, accenno solamente che vi sono coloro i quali dicono che il sistema delle Casse degli invalidi è un resto della marineria di Colbert, come il mio amico Maldini; e vi sono altri i quali al pari di me pensano al contrario, che si tratti di un istituto precursore di quelli istituti moderni di assistenza verso i lavoratori, che, invece di essere combattuti, ristretti, meritano di essere favoriti ed estesi.

Ora immaginate, fra queste due tendenze, come correrebbe facile e spedito il discorso se lo volessimo intraprendere! Di più vi sono coloro, i quali domandano, che queste Casse siano unificate in una sola; altri invece difendono tenacemente l'autonomia delle proprie Casse regionali.

Imperocchè anche qui accade, che, in talune contrade di Italia, queste Casse sono in cattive condizioni e prestano poco aiuto alla vecchia gente di mare ed alle famiglie dei marinai; in altre invece fioriscono molto bene, come fiorisce la Cassa di Palermo, e prestano aiuti convenienti alla classe marittima.

Ora, in questa condizione di cose, io prego l'onorevole deputato Ravenna e la Camera di limitarsi all'approvazione di questo articolo, e di sospendere interamente, non solo qualsiasi voto, ma qualsiasi discussione su questo tema; lasciando al Governo la cura di proseguire gli studi già da lung'ora intrapresi, perchè, se ben rammento, fino dal tempo in cui era ministro della marineria l'illustre deputato De Saint-Bon, vi fu una Commissione composta di uomini chiarissimi nelle economiche discipline che diede opera allo studio di quest'argomento. (*Benissimo!*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

Brin, ministro della marineria. Io ho già avuto occasione nella discussione generale di parlare delle Casse invalidi e delle lagnanze che si sollevano, le quali sono però parziali, perchè si riferiscono alle Casse che si trovano in cattiva condizione, principalmente a quella di Genova ed al Fondo invalidi di Venezia.

Ed ho osservato come le Casse che si trovano in buona condizione debbano questa loro prosperità al fatto che essendo state istituite solamente nel 1861, mentre hanno sempre riscossi i proventi loro attribuiti dalla legge, non hanno ancora accordato che un numero limitatissimo di pensioni, stante i requisiti di età e di navigazione con retribuzione richiesti dai rispettivi statuti, ma quando verrà il giorno in cui il numero delle pensioni e dei sussidi annui avrà acquistato il suo naturale sviluppo, in allora probabilmente si troveranno anche esse nelle ristrettezze lamentate dalle altre.

Ho poi dichiarato che sono in corso gli studi per organizzare queste Casse in modo più razionale onde esser certi che i contributi che si versano siano in proporzioni tali da assicurare aiuti efficaci alla gente di mare quando arriva alla vecchiaia.

Nel fare questi studi non mancherò di aver presente il modo come sono ora organizzate così da noi, come all'estero, le Casse di soccorso alla vecchiaia.

Non potrei però prendere impegno di unificare le Casse invalidi, perchè come ha detto l'onorevole Boselli, vi sono quelle che desiderano, come quelle che avversano, tale unificazione: è una questione che il Governo ha l'obbligo di trattare con molta moderazione.

Io credo che con le proposte contenute nel progetto di legge si concorra già efficacemente a rimediare all'attuale stato di cose; non dico che esse bastino; occorrono riforme radicali. Io prendo impegno di continuare gli studi e di tener conto delle raccomandazioni dell'onorevole Ravenna.

Presidente. L'onorevole Ravenna ha facoltà di parlare.

Ravenna. Io prendo atto delle dichiarazioni dell'onorevole ministro; lo ringrazio poichè so quanto a lui stia a cuore tutta quanta la popolazione italiana, e specialmente quella parte di essa, che dipende dal dicastero che egli così degnamente amministra.

Presidente. Non essendovi proposte, pongo a partito l'articolo 50 del disegno della Commissione. Chi l'approva, è pregato di alzarsi.

(*È approvato.*)

Presidente. Viene ora un articolo aggiuntivo dell'onorevole Ruggiero:

“ Le paghe spettanti ai marinai colpevoli di diserzione da nave mercantile restano a beneficio della nave donde hanno disertato. ”

Boselli, relatore. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Boselli, relatore. La Commissione prega la Camera di non accettare (duolmi che egli non sia presente) la proposta dell'onorevole Ruggiero, dappoichè, stabilendosi alla fine d'ogni procedimento per diserzione e secondo i risultamenti di esso a chi spettino le paghe del marinaio colpevole, sarebbe soverchia questa disposizione a danno di coloro che commettono il reato di diserzione.

Presidente. Dunque la Commissione non accetta la proposta dell'onorevole Ruggiero; l'onorevole ministro della marinaeria l'accetta?

Brin, ministro della marinaeria. No, signore.

Presidente. Domando se la proposta dell'onorevole Ruggiero sia appoggiata dalla Camera.

(Non è appoggiata.)

Presidente. Leggo ora l'articolo 52 del disegno della Commissione:

“ Con regolamento, approvato per decreto reale, sentito il parere del Consiglio di Stato, si provvederà alla esecuzione della presente legge. ”

Ha facoltà di parlare l'onorevole Lazzaro.

Lazzaro. Mentre un articolo della legge ha stabilito il termine per la esecuzione di essa, quest'articolo 51 stabilisce un regolamento per questa esecuzione secondo la solita formula di quasi tutte le leggi. Ma io osservo che fino a quando il regolamento non sia fatto, quasi tutte le leggi restano lettera morta. Citerò una legge importante pel dicastero diretto con tanta lode dall'onorevole Grimaldi, la legge sulle irrigazioni, che rimonta al 1883. La legge fu votata, ma il regolamento si aspetta ancora.

Così è successo per la legge dei porti, fari e spiagge, votata dalla Camera due anni sono, e che non può andare in esecuzione perchè manca ancora il regolamento! Ciò è veramente deplorabile, e se si seguita in questo modo, verrà un giorno che le leggi non andranno mai in vigore.

Per conseguenza, io mi limito a pregare l'onorevole ministro della marinaeria di compilare sollecitamente il regolamento per l'esecuzione di questa legge.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole De Zerbi.

De Zerbi. Proporrei un'aggiunta, che, cioè, dopo le parole: “ sentito il parere del Consiglio di Stato ” si dicesse: “ e il Consiglio superiore di marinaeria. ” Questo disegno di legge parla di agguerrire, in alcuni punti, la marinaeria mercantile; è quindi giusto che si senta anche il parere del Consiglio superiore di marinaeria.

Lazzaro. Così si perde più tempo. (ilarità)

Boselli, relatore. Se il Governo acconsente si può anche sopprimere quest'articolo, poichè è stabilito dallo Statuto che il potere esecutivo ha facoltà di provvedere con regolamenti all'esecuzione delle leggi.

Ercole. Sono lieto che le mie proposte finalmente trionfino.

Boselli, relatore. La Commissione si unisce po alla raccomandazione dell'onorevole De Zerbi: che cioè il Governo, oltre il Consiglio di Stato, senta anche il Consiglio superiore di marinaeria.

Del resto, quand'anche fosse mantenuto questo articolo, il pericolo a cui accennava l'onorevole Lazzaro non potrebbe esistere, perchè, in sostanza, i Governi parlamentari funzionano bene ad una condizione, che i Parlamenti facciano bene il loro dovere; se i regolamenti non sono fatti, la colpa non è del potere esecutivo, è dei Parlamenti che non chiedono conto della ragione per cui i regolamenti non siano fatti e le leggi non siano eseguite.

Dopo ciò, io, a nome della Commissione, acconsento alla soppressione dell'articolo 52.

Presidente. Come la Camera ha udito, la Commissione propone la soppressione dell'articolo 52. Il Governo acconsente?

Brin, ministro della marinaeria. Acconsento.

Ercole. Benissimo! Abbandoniamo questi sistemi francesi.

Presidente. Dunque, non essendovi obiezioni, l'articolo 52 s'intenderà soppresso.

Boselli, relatore. Chiedo di parlare.

Presidente. Parli pure.

Boselli, relatore. Oramai abbiamo compiuta la votazione dei diversi articoli di questo disegno di legge; a nome della Commissione, domando alla Camera la facoltà di coordinare questi articoli e di presentarli in una prossima tornata.

Voci. È di diritto.

Presidente. La Commissione propone che si differisca la votazione a scrutinio segreto di questo disegno di legge, fino a che essa abbia potuto coordinare il testo del disegno coi diversi emendamenti stati approvati dalla Camera.

Se non vi sono obiezioni, così rimarrà stabilito (È approvato.)

Annunzio di una domanda d'interrogazione.

Presidente. L'onorevole Bertani ha presentata la seguente domanda d'interrogazione diretta all'onorevole ministro degli affari esteri:

“ Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro degli affari esteri intorno alle attuali condizioni politiche dell'Africa Mediterranea che agitano la pubblica opinione. »

Prego gli onorevoli ministri presenti di voler comunicare all'onorevole ministro degli affari esteri questa domanda d'interrogazione.

Grimaldi, ministro di agricoltura e commercio. Gliela comunicheremo.

Discussione sull'ordine del giorno.

Papa. Chiedo di parlare.

Presidente. Su che cosa?

Papa. Sull'ordine del giorno.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Papa.

Papa. Prego la Camera di volere acconsentire che sia iscritto nell'ordine del giorno di giovedì il disegno di legge, che porta il numero 20, per modificazione della legge sulla tassa di ricchezza mobile.

Presidente. L'onorevole Papa propone che il disegno di legge, *Modificazione della legge sulla tassa di ricchezza mobile*, sia iscritto nell'ordine del giorno della seduta di giovedì, che è destinata alla discussione di alcuni disegni di legge speciali.

Lazzaro. Dopo le interpellanze ed interrogazioni.

Presidente. S'intende. L'ordine del giorno non è variato.

Non essendovi obiezioni, la proposta dell'onorevole Papa s'intenderà approvata.

(È approvata.)

Ricotti, ministro della guerra. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Ricotti, ministro della guerra. Nell'ordine del giorno, già stampato, vi sono tre disegni di leggi d'indole militare, che hanno un'azione sul bilancio di quest'anno stesso.

E sono i seguenti:

Il primo (che porta il n° 18) è quello relativo a *Spese straordinarie da iscriversi nel bilancio del Ministero della guerra per gli esercizi dal 1885 al 1892*. Questo disegno di legge porterà una spesa di 215 milioni (di cui due milioni dovrebbero

isciversi nel bilancio stesso del 1884-85), ma la Camera vedrà dalla discussione che, per la parte finanziaria, la questione è molto meno grave di quello che può apparire a prima vista.

Il secondo disegno di legge, che ha un'azione nel bilancio di quest'anno, è quello relativo alle *Spese straordinarie per il servizio della Cassa militare* (che porta ora il n° 25); il terzo (che porta il n° 34) è quello per la *Convenzione colla Società anonima della ferrovia Mantova-Modena per pagamento di opere eseguite nella linea attraverso le fortificazioni di Mantova e Borgoforte*.

Se la Camera acconsente, proporrei di inscrivere questi tre disegni di legge nell'ordine del giorno dopo le leggi sociali, affinché si possano discutere prima o dopo la discussione del bilancio d'assestamento.

Presidente. Come la Camera ha inteso, l'onorevole ministro della guerra propone che i tre disegni di legge posti ai numeri 18, 25 e 34 dell'ordine del giorno; siano iscritti dopo i disegni di legge sociali.

Quanto al discuterli prima del bilancio d'assestamento, faccio osservare che i bilanci hanno la precedenza su ogni disegno di legge, quindi l'onorevole ministro si limiti a domandare che questi disegni di legge vengano iscritti nell'ordine del giorno dopo le leggi sociali.

Ricotti, ministro della guerra. È ben inteso che se la relazione del bilancio sarà presentata prima, li discuteremo dopo.

Presidente. Dunque, se non vi sono osservazioni in contrario, la proposta dell'onorevole ministro della guerra si intenderà approvata.

(È approvata.)

Domani alle 2 seduta pubblica.

La seduta è levata a ore 6,25.

Ordine del giorno per la tornata di domani.

1° Responsabilità dei padroni ed imprenditori nei casi di infortuni degli operai sul lavoro. (73) (*Urgenza*)

2° Riconoscimento giuridico delle Società di mutuo soccorso. (127) (*Urgenza*)

3° Modificazioni alla legislazione sugli scioperi. (114)

4° Spese straordinarie da iscriversi nel bilancio del Ministero della guerra per gli esercizi dal 1885 al 1892. (182) (*Urgenza*)

5° Spesa straordinaria per il servizio della Cassa militare. (272)

6° Convenzione colla Società anonima della ferrovia Mantova-Modena per pagamento di opere da essa eseguite nella linea attraverso le fortificazioni di Mantova e Borgoforte. (302-A)

7° Ordinamento dei Ministeri e istituzione del Consiglio del Tesoro. (187) (*Urgenza*)

8° Disposizioni intese a promuovere i rimborsamenti. (35) (*Urgenza*)

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

10° Stato degli impiegati civili. (68) (*Urgenza*)

11° Pensioni degli impiegati civili e militari, e costituzione della Cassa pensioni. (22) (*Urgenza*)

12° Estensione alle provincie Venete, di Mantova e di Roma della legge sulla coltivazione delle risaie. (194) (*Urgenza*)

13° Ampliamento del servizio ippico. (208) (*Urgenza*)

14° Provvedimenti relativi alla Cassa militare. (23)

15° Impianto graduale del servizio telegrafico. (190)

16° Impianto di un osservatorio magnetico in Roma. (207)

17° Riforma della legge provinciale e comunale. (1)

18° Riordinamento della imposta fondiaria. (54)

19° Disposizioni sul divorzio. (87)

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

21° Disposizioni sulla vendita dei beni comunali incolti. (269)

22° Suddivisione della circoscrizione giudiziale

ed amministrativa mandamentale di Pistoia. (118)

23° Accordo fra l'Italia ed il Siam circa l'importazione e la vendita delle bevande nel Siam. (290)

24°-25°-26° Rendiconti generali consuntivi dell'amministrazione dello Stato e del Fondo per il Culto per gli esercizi del 1880-1881-1882. (19 20-130)

27° Trattato di commercio fra l'Italia e la Corea. (291)

28° Estensione della pensione dei *Mille di Marsala* agli sbarcati a Talamone. (216) (*Urgenza*)

29° Disposizioni relative alla costruzione del palazzo del Parlamento. (169)

30° Ordinamento del credito agrario. (268)

31° Modificazioni al repertorio della tariffa doganale. (191)

32° Approvazione della Convenzione conclusa tra il Governo e la provincia di Catania pel pareggiamento di quella Università alle altre di primo grado. (299-A)

33° Concorso dell'Italia all'Esposizione internazionale di Anversa nel 1885. (310-A)

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

Roma, 1885. — Tip. della Camera dei Deputati
(Stabilimenti del Fibreno).

