

## CLXXVI.

1<sup>a</sup> TORNATA DI GIOVEDÌ 25 GIUGNO 1896

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE FINOCCHIARO-APRILE.

## I N D I C E.

Disegno di legge:	Pag.
Marina mercantile ( <i>Seguito della discussione</i> )	6445
Oratori:	
AFAN DE RIVERA . . . . .	6448
BETTÒLO . . . . .	6445-47
BRIN, <i>ministro della mariniera</i> . . . . .	6448
	6449-53-61-63-64
COMANDÙ . . . . .	6453
DANEO G. . . . .	6457
DEL BALZO . . . . .	6453-54
FASCE . . . . .	6446
IMBRIANI . . . . .	6463
LEALI . . . . .	6457-64
RANDACCIO, <i>relatore</i> . . . . .	6445-46-52-63
SALANDRA . . . . .	6460
SANGUINETTI . . . . .	6450
TECCHIO . . . . .	6449-50
VALLI E. . . . .	6456-63

La seduta comincia alle ore 10.

Lucifero, *segretario*, legge il processo verbale della seduta antimeridiana precedente, che è approvato.

### Seguito della discussione dei provvedimenti per la marina mercantile.

**Presidente.** L'ordine del giorno reca il seguito della discussione sul disegno di legge: Provvedimenti riguardanti la marina mercantile.

Come la Camera ricorderà, nella seduta di ieri la discussione fu interrotta all'articolo secondo del disegno di legge.

**Randaccio, relatore.** Chiedo di parlare per una dichiarazione.

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

**Randaccio, relatore.** La Commissione, adunatasi nuovamente ieri, ha deliberato a maggioranza di mantenere la sua proposta, per cui la diminuzione sul premio di costruzione, nel caso indicato dal penultimo comma dell'articolo secondo, sarebbe ridotta dal 15 al 10 per cento. La Commissione confida che l'onorevole ministro della marina accetterà questa nostra proposta, la quale intende a conciliare equamente due interessi opposti.

**Bettòlo.** Chiedo di parlare.

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

**Bettòlo.** Io ricordo come in un tempo non molto lontano fosse generalmente sentito il bisogno di emancipare la nostra marina militare dalla soggezione straniera, e come si salutasse come una conquista il fatto compiuto di potere costruire in paese le nostre più poderose navi, le macchine che devono animarle, le armi destinate a renderle potenti.

A questo scopo concorsero eletti ingegni, illuminate energie, coraggiose iniziative, sacrifici immani. Si trattava della difesa nazionale.

È superfluo che io vi parli dei sacrifici che costarono gli impianti domandati da questo scopo supremo. Dirò solo che oggi l'Italia può essere orgogliosa della sua industria nazionale. Ebbene, mentre oggi noi possiamo ciò affermare con legittima soddisfazione, si manifesta una influenza che bisogna essere sol-

leciti a combattere, se non vogliamo perdere tutti i vantaggi acquistati a peso di sacrifici, d'intelletto e di denaro. Ieri, per bocca dell'onorevole Pantano voleva rifiutarsi all'industria navale quanto era dovuto come restituzione di dazî imposti sui materiali di costruzione per proteggere la nostra industria siderurgica. Oggi, sotto altra forma, si vogliono mettere i nostri cantieri nell'impossibilità di vivere.

Vuolsi che sopra un tratto qualunque di arenile possa sorgere un cantiere capace di produrre uno scafo; alla macchina, ai congegni più complicati si concede che provveda l'industria straniera.

Quali sarebbero le conseguenze di tale stato di cose quando si fosse realizzato? Le conseguenze non potrebbero essere che fatali per quei grandiosi stabilimenti che ci costano sacrifici d'ogni natura. Imperocchè è facile comprendere che data quella concessione, non sarebbe più possibile agli attuali cantieri di correre l'alea della concorrenza, oberati come sono dalle spese d'impianto e di ammortamento.

Ora io desidererei sapere su quali dati la Commissione, che prima aveva proposto simile concessione senza imporre nessuna riduzione sui compensi dovuti per la costruzione dello scafo, abbia in seguito creduto opportuno di imporre la riduzione del 10 per cento sui compensi dovuti alla costruzione medesima. Perchè la percentuale del 10 piuttosto che quella dell'8 o del 12 o del 15?

Io so invece che la questione fu profondamente studiata dall'onorevole ministro prima di deliberare la percentuale del 15.

E se non temessi di entrare nell'arida analisi di cifre che ho qui sott'occhi, potrei dimostrarvelo.

Mi limiterò solamente a raccomandare di non accettare conclusioni derivanti da impressioni e da cifre cervelotiche, giacchè le conseguenze potrebbero essere veramente funeste e quali certamente nessuno desideriamo.

Mi si obietterà: si corre il pericolo che i pochi stabilimenti che sono in Italia, cozzati, esercitino una specie di monopolio sopra gli armatori. Io non lo credo possibile. Abbiamo avuto sempre, ed anche recentemente, prove in contrario. Allorchè si trattava di provvedere alla repubblica Argentina una nave del tipo *Garibaldi*, noi abbiamo

dovuto assistere ad una concorrenza così accanita da degenerare quasi in un pugilato. Eppure i concorrenti non erano che due, Ansaldo ed Orlando.

Ma un'altra considerazione di equità si affaccia in questa questione. Si disse che questa legge gioverà quasi esclusivamente agli interessi liguri. Ebbene è un ligure che richiama l'attenzione della Camera sopra uno stato di cose che tornerebbe sommamente nocivo agli interessi degli stabilimenti meridionali, quando si accettasse la proposta della Commissione. Presso quegli stabilimenti non si costruiscono che macchine: dunque saranno gli interessi industriali del Mezzogiorno che dalla concessione avranno maggior danno, e tale danno da compromettere la loro esistenza.

Io, dunque, prego tutti di allontanare questa iattura dalla nostra industria navale; e prego il ministro affinché, in base ai calcoli ben fondati che ha istituito sulla questione, voglia mantenere ferma la percentuale del 15 per cento. (*Bene! Bravo!*)

**Fasce, della Commissione.** Chiedo di parlare.

**Presidente.** Parli.

**Fasce, della Commissione.** Ho chiesto di parlare, per dichiarare che, nella Commissione, appartengo alla minoranza.

**Randaccio, relatore.** Chiedo di parlare.

**Presidente.** Parli pure.

**Randaccio, relatore.** L'onorevole Bettòlo ha portato questa questione in un campo che non le conviene. Qui, onorevole Bettòlo, non si tratta nè di cannoni, nè di corazze; ma di marina mercantile.

**Bettòlo.** Ma se sparisce l'industria!

**Presidente.** Non interrompa!

**Randaccio, relatore.** Lasci dire.

La Commissione vide fin da principio che con questa legge si veniva a stabilire un privilegio a favore dell'industria delle costruzioni, a danno dell'industria dell'armamento, cioè della navigazione. Sono io il primo a riconoscere l'importanza dei cantieri nazionali, ma importanza molto maggiore ha per me la marina mercantile, il naviglio.

Nella mia relazione, se l'onorevole Bettòlo avesse avuto la bontà di scorrerla...

**Bettòlo.** L'ho letta.

**Randaccio, relatore...** sono esposte ampiamente le ragioni per le quali la Commissione era venuta nella conclusione logica di accordare il mezzo premio alle costruzioni estere,

imitando in ciò l'esempio del sistema francese precedente quello ora in vigore.

La Commissione si arrestò unicamente dinanzi alla ragione finanziaria, perchè questo mezzo premio avrebbe portato una spesa troppo grave per l'erario, e quindi avrebbe creato, in certe eventualità, un pericolo per la finanza.

In questa lotta tra l'industria delle costruzioni e quella dell'armamento (la quale, lo dico francamente, a me sta più a cuore di quella delle costruzioni) il danno dell'industria della navigazione era troppo grave, perchè si assoggettava l'industria stessa ad un vero monopolio, diciamo pur la parola.

Infatti (per addurre un solo esempio) un cittadino il quale vuol farsi costruire una nave, non può che presentarsi ad uno dei cinque stabilimenti che sono in Italia e chieder loro a quali condizioni intendano di fornirgli la nave e la macchina che desidera.

Queste condizioni, qualunque esse siano, l'armatore è costretto ad accettarle, perchè egli è libero bensì di ricorrere all'estero per l'acquisto di un bastimento, ma in questo caso perde prima il premio di costruzione (perchè il compenso si divide in compensi effettivi, cioè in restituzione di dazi ed in premi in denaro) e poi perde il premio di navigazione, il quale è una vera e propria protezione non per l'industria della navigazione ma per quella delle costruzioni.

Ora è possibile, è giusto di mettere l'armatore in questa condizione di dover subire i patti che a lui fa il costruttore?

Nella relazione sono esposti parecchi esempi delle conseguenze a cui si andrebbe incontro con questo principio. Ma ne citerò uno solo.

Supponete una Società di navigazione la quale eserciti una linea regolare, anche postale; essa perde per naufragio o per altro sinistro, un piroscalo, e bisogna che lo surroghi immediatamente nel servizio. Si presenta al costruttore, ed il più abile, il più attivo di essi non potrà fornirgli questo piroscalo che entro un anno. Forza è dunque alla Società di comperarlo all'estero, ed allora perde compenso di costruzione, e premio di navigazione.

**Bettolo.** Chiedo di parlare.

**Randaccio, relatore.** La Commissione adunque non potendo seguire il sistema che la logica consigliava, cercò se vi fosse stato un

temperamento che potesse conciliare con la maggiore equità possibile l'interesse delle due industrie, e questo temperamento l'aveva trovato in un articolo che si legge nel suo progetto, il quale disponeva: che sia permessa la costruzione dello scalo in Italia, col conseguimento del premio, ma sia lecito all'armatore di farsi venire le macchine di fuori, col pagamento del dazio dovuto.

Contro questa disposizione insorsero naturalmente i rappresentanti dell'industria delle costruzioni, e lo stesso onorevole ministro s'indusse a proporre la disposizione che si legge nell'articolo 2, che, cioè, nel caso in cui la macchina d'un bastimento, il cui scafo ottenne il compenso di costruzione, fosse fatta venire dall'estero, il compenso stesso sarebbe diminuito del 15 per cento.

Ora questo significa nientemeno che proibire assolutamente che si comperino macchine di fuori, perchè la differenza tra il costo delle macchine nostre, e le straniere, essendo appunto dal 15 al 20 per cento, la disposizione proposta dal Ministero equivale alla proibizione assoluta. Successivamente, come già dissi, la maggioranza della Commissione, per agevolare l'approvazione della legge, e per amore di concordia, propose che la diminuzione del compenso di costruzione del 15 per cento fosse invece ridotta al 10: unico, e pur debole freno, al monopolio dei cantieri. Ma neppur questa concessione sembra che loro basti.

Pertanto la maggioranza della Commissione, convinta che non si può stabilire nè in questa nè in nessuna legge un monopolio assoluto a favore di nessuna industria, vi propone oggi in via di transazione, e, come ho già detto, per conciliare equamente due opposti interessi, che questa diminuzione del compenso di costruzione sia ridotta al 10 per cento.

Detto questo la Commissione se ne rimette alla Camera.

**Presidente.** Onorevole Bettolo, Ella ha già parlato, non posso ridargliene la facoltà.

**Bettolo.** Per fatto personale...

**Presidente.** Dica pure.

**Bettolo.** ... L'onorevole relatore mi attribuiva di aver parlato in merito della relazione della Commissione senza averla letta. Io gli risponderò che sono troppo ghiotto per essermi privato di gustare tale frutto, e per dargli una prova della mia affermazione, ci-

terò alcune parole con le quali il relatore si preoccupava perchè dai nostri cantieri erano usciti prodotti destinati a rinforzare la potenza navale di nazioni estere. Le parole sono queste:

« La Commissione ha chiesto a sè stessa: è ragionevole, è giusto che la protezione dell'industria delle costruzioni navali arrivi sino a tal punto? E che vi arrivi non già per arricchire la marina mercantile di qualche nuova ed ottima nave, ma per fornirla agli stranieri? »

Ora io domando all'onorevole relatore: crede egli che se noi non avessimo potuto fornire queste navi alla Repubblica Argentina, questa sarebbe stata imbarazzata nel trovarle altrove?

Creda a me, onorevole Randaccio, se imbarazzo vi fosse stato, sarebbe stato imbarazzo per la scelta.

E passo oltre. L'onorevole relatore accettava il secondo alinea dell'articolo 1 che suonava così:

« Per gli effetti della presente legge i costruttori dovranno impiegare, a parità di prezzo, e delle altre condizioni, materiali nazionali. »

Ieri abbiamo discusso quali difficoltà si sarebbero presentate nell'attuazione di questo alinea, che fortunatamente la Camera respinse; ma lo strano si è che mentre la Commissione accettava questa restrizione, voleva concedere che dall'estero potesse essere fornita di sana pianta un'intera macchina.

Potrei con altre citazioni dimostrare che ho letta e ponderata la relazione dell'onorevole Randaccio, ma qui finisco per non tediarla la Camera.

**Presidente.** Così è esaurito il suo fatto personale?

**Bettolo.** Si è esaurito.

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

**Brin, ministro della marina.** Credo che la missione di conciliare questi interessi non sia tanto facile.

La questione è questa:

Il concetto della legge è quello di concedere un premio di navigazione ai soli bastimenti costruiti in paese.

Se il legislatore concede questo premio di navigazione anche agli armatori, come ho già detto ieri e come ha detto anche testè il

relatore, lo concede coll'intento di dare maggior sviluppo all'industria della costruzione.

Il bastimento a vapore è composto di scafo e di macchina ed in molti bastimenti la macchina ha un valore molto maggiore dello scafo. Sarebbe dunque logico che il premio venisse dato a chi costruisce in paese e lo scafo e la macchina ed a chi fa costruire lo scafo in paese e la macchina all'estero il premio venisse diminuito in proporzione.

La Commissione però ha fatto notare che il numero degli stabilimenti italiani, i quali costruiscono scafi e macchine di bastimenti è molto limitato, quindi ci può essere il pericolo di creare un monopolio.

Ma l'onorevole Bettolo ha detto che questo monopolio non è molto facile, perchè gli stabilimenti che fanno questi lavori sono tantó affamati, (*Si ride*) che quelle poche commissioni che possono loro venire se le disputano accanitamente facendosi una forte concorrenza.

E questo monopolio è anche diminuito dal fatto accennato che, meno che nella Liguria e a Livorno, nelle altre parti d'Italia non c'è che l'industria delle macchine. È una vera disgrazia che nel Mezzogiorno non ci sieno cantieri per la costruzione in ferro, tanto più che l'industria delle costruzioni in legno, era molto florida in quella regione. Io aveva cercato di conciliare mettendo il 15 per cento.

Nel premio di 77 lire c'è una protezione, moderata se vogliamo, ma c'è; 50 rappresentano la restituzione dei dazi, e 27 si possono considerare come una protezione; mentre che per la costruzione delle macchine non c'è protezione, e si restituisce forse anche meno dei dazi. Se noi guardiamo ai bastimenti che hanno macchine potenti, questo 15 per cento ha poca influenza, ma nei piccoli bastimenti mercantili, mi pareva una giusta protezione.

Rispetto a tante questioni importanti che ci sono in questa legge, questa è piccola, ma mi pare che il mio concetto corrisponda ad una giusta ripartizione,

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Afan de Rivera.

**Afan de Rivera, presidente della Commissione.** Io devo fare una semplice dichiarazione.

Ieri, essendo occupato in un'altra Commissione parlamentare, non potei assistere

alla riunione della Giunta per la marina mercantile.

Se fossi stato presente, avrei votato per il premio di costruzione di 15 lire.

Mi trovo quindi con la minoranza della Commissione.

**Comandù, della Commissione.** Io pure era assente, e, se mi fossi trovato presente, avrei votato per il 15 per cento.

*Molte voci.* C'è la maggioranza dunque!

**Presidente.** Veniamo ai voti. L'onorevole ministro della marina ieri, ha dichiarato di accogliere la prima parte dell'emendamento dell'onorevole Tecchio, vale a dire, che si aggiunga alle parole: « per gli scafi delle navi mercantili di mare e dei laghi, » « e dei fiumi. »

L'onorevole ministro ha aggiunto che nell'ultimo comma dell'articolo si deve però dopo le parole:

« Nessun compenso è dovuto per gli scafi di ferro, acciaio, o legno, di qualunque portata destinati al servizio interno dei ponti e delle strade... » aggiungere: « dei laghi e dei fiumi. »

Prego l'onorevole Tecchio di dichiarare se insiste nella sua proposta o se si associa a quella dell'onorevole ministro.

**Tecchio.** Ringrazio l'onorevole ministro di avere accettato il mio emendamento; ma debbo domandare una spiegazione circa la condizione che egli ha posto all'accettazione dell'emendamento stesso.

Egli vorrebbe che all'ultimo capoverso dopo le parole « dei porti e delle rade » si aggiungessero le altre « dei laghi e dei fiumi. »

Ora io, confesso la mia ignoranza, non so quale possa essere il servizio interno destinato alla navigazione dei fiumi e dei laghi. Capisco il servizio interno dei porti e delle rade perchè m'immagino si riferisca alle navi destinate ai servizi portuali, che non navigano, che rimangono nei bacini perchè destinate a servizi speciali, ma ripeto, il servizio interno nei fiumi non so in che possa consistere.

La spiegazione che domando all'onorevole ministro ha lo scopo di evitare il pericolo che, dopo avere accettato il mio emendamento, egli possa renderlo interamente inefficace colla sua proposta.

Attendo quindi una spiegazione dall'ono-

revole ministro, e mi auguro sia tale che io possa associarmi alla sua proposta.

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

**Brin, ministro della marineria.** La Commissione aveva proposto di concedere i premi soltanto alle navi di mare; io osservai che anche sui nostri laghi e fiumi vi sono delle navi importanti; che abbiamo sui laghi la concorrenza svizzera, anzi, disgraziatamente, credo che la maggior parte dei bastimenti destinati alla navigazione dei nostri laghi siano costruiti dagli svizzeri. Allora ho detto: non è giusto che i bastimenti costruiti da noi, che pagano per conseguenza una quantità di dazi, abbiano la concorrenza della Svizzera, la quale introduce tutti questi bastimenti senza pagar nulla.

Per questa ragione ho incluso anche i laghi.

Però tanto per i laghi e fiumi, quanto pel mare, non ho voluto estendere questo premio a tutto quel materiale piccolo, come chiatte, piccoli rimorchiatori non pontati, draghe e via discorrendo; perchè, siccome lo scopo della legge è di garantire l'industria nazionale contro l'industria estera, per i porti questa concorrenza non esiste per le costruzioni anzidette.

Di più nella legge stessa si è inserito un articolo, con cui si è eliminata la questione del dazio, e si è stabilito un diritto per la introduzione di tutto questo materiale. Quindi l'industria della costruzione di questo materiale speciale è già protetta.

Per i bastimenti è necessario dare un premio, perchè il bastimento è lo strumento, con cui l'armatore deve lottare all'estero, ma per i nostri porti questa lotta non si verifica, quindi il premio non è necessario.

Quando l'onorevole Tecchio ha detto: includete in questo premio anche le navi destinate ai fiumi, io ho fatto osservare che questa dichiarazione speciale, a mio giudizio, non sarebbe stata necessaria, perchè i bastimenti per entrare nei fiumi, hanno bisogno di passare dal mare e quindi il premio di costruzione lo ricevono nel momento della nazionalizzazione, ma, poichè l'onorevole Tecchio desiderava che s'introducesse questo emendamento, io l'ho accettato; ma naturalmente non vorrei che, dopo aver escluso dal premio tutte queste chiatte, queste draghe, destinate ai porti di mare, lo dovessimo conce-

dere allo stesso materiale destinato ai fiumi e canali. Potrebbe succedere che questo materiale, costruito sui fiumi, dai fiumi andasse nel mare e quindi nei porti.

La frase forse, adoperata per l'emendamento, non sarà giusta, ma il concetto che l'ha ispirata mi par giustissimo.

Vuol dire che possiamo trovare una formula, che sia più propria, purchè, bene inteso, non si dia il premio.

Si potrebbe dire « di qualunque portata destinata al servizio dei laghi e fiumi non che al servizio interno dei porti e delle rade eccetera. Così resta molto più largo, per escludere quelli dei canali.

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

**Tecchio.** Io propongo di dire così:

« ... di qualunque portata non destinati alla navigazione, ma riservati al servizio interno delle rade, dei porti, dei laghi e dei fiumi. »

**Brin, ministro della marineria.** Sta bene.

**Randaccio, relatore.** D'accordo.

**Presidente.** In questa dizione, dunque proposta dall'onorevole Tecchio sono d'accordo tanto il ministro quanto la Commissione.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Sanguinetti.

**Sanguinetti.** Ciascuno deve confessare le proprie peccata. Ieri, ho fatto parte della maggioranza della Commissione, perchè credevo che il dieci per cento fosse protezione sufficiente all'industria nazionale. Ma dal momento che l'onorevole ministro non considera sufficiente la protezione del dieci per cento e insiste in quella del quindici; e dal momento che l'onorevole Bettòlo ha detto che gli stabilimenti per la costruzione delle macchine appartengono in maggior numero alle Provincie Meridionali dove proprio c'è gran bisogno di dar lavoro alle classi operaie, io, persuaso dalla bonarietà maliziosa dell'onorevole ministro (*ilarità*) dichiaro che voterò il quindici per cento.

**Presidente.** Veniamo dunque ai voti. La prima parte di questo articolo rimane, d'accordo tra l'onorevole ministro, e l'onorevole Tecchio, che aveva presentato un emendamento, e la Commissione, così modificata: « Per gli scafi delle navi mercantili di mare e dei laghi e dei fiumi, nazionali od estere, ecc. » Non essendovi altro dissenso fino al comma il quale si riferisce alla questione della ridu-

zione del dieci o del quindici per cento, metto a partito questo articolo fino al penultimo comma: chi lo approva si alzi.

(È approvato).

Viene ora il penultimo comma intorno al quale esiste dissenso.

**Randaccio, relatore.** Esisteva. La Commissione se ne è rimessa alla Camera.

**Presidente.** Ad ogni modo è proposto un emendamento alla formula ministeriale ed io debbo metterlo ai voti. Pongo dunque a partito la proposta di portare la riduzione dal quindici al dieci per cento.

(Non è approvata).

Metto a partito il comma in questi termini:

« Altra riduzione del 15 per cento sarà fatta se agli scafi suddetti fossero applicate macchine o caldaie costruite all'estero. »

(È approvato).

Metto a partito l'ultimo comma, con la modificazione proposta dall'onorevole Tecchio e accettata dal ministro. Lo rileggo:

« Nessun compenso è dovuto per gli scafi di ferro, acciaio, o legno, di qualunque portata, non destinati alla navigazione, ma riservati al servizio interno dei porti, delle rade e dei laghi e fiumi, come draghe e bette, rimorchiatori senza coperta, barche cisterne, pontoni, barche e battelli, boe e gavitelli. »

(È approvato).

Metto a partito l'intero articolo così modificato.

(È approvato).

#### Art. 3.

L'esenzione daziaria accordata dalla vigente tariffa doganale alle barche e ai battelli è abolita. Con Decreto Reale sarà stabilito per questi, come per ogni altro galleggiante destinato al servizio interno dei porti, un dazio d'importazione nei porti e nelle rade d'Italia.

(È approvato).

#### Art. 4.

Non è accordato compenso di costruzione alle navi rivestite esclusivamente di legno, la cui ossatura sia interamente di ferro o di acciaio.

Qualunque trasformazione di una nave che abbia per risultato di aumentare la stazza dà diritto, se eseguita in Italia, ad un compenso calcolato in conformità del precedente articolo 2 e in ragione del numero di tonnellate di aumento della stazza lorda.

(È approvato).

Art. 5.

È accordato per un decennio, dal giorno in cui andrà in vigore la presente legge, un compenso per la costruzione in Italia delle macchine e delle caldaie per uso della navigazione.

Tale compenso sarà commisurato per le macchine in ragione di lire 1250 per cavallo indicato, e per le caldaie in ragione di lire 9.50 per quintale.

Nel caso in cui agli scafi di ferro o acciaio, costruiti in Italia, si volessero applicare macchine e caldaie costruite all'estero, queste, per godere del compenso come sopra rispettivamente stabilito, dovranno aver pagato il dazio d'introduzione nello Stato.

(È approvato).

Art. 6.

Per gli apparecchi ausiliari di bordo, non assegnati all'apparato motore, costruiti in Italia nel decennio indicato nell'articolo 5, è accordato un compenso di costruzione di lire 11 per ogni quintale.

(È approvato).

Art. 7.

I compensi, tanto per gli scafi, quanto per le macchine e le caldaie e gli apparecchi ausiliari di bordo, saranno pagati al costruttore, salvo convenzione in contrario con il committente.

(È approvato).

Art. 8.

Qualora le navi per le quali sia stato pagato il compenso di costruzione di cui agli articoli 2, 5 e 6, venissero destinate al servizio interno dei porti e delle rade, ed iscritte nel relativo registro, i proprietari di esse dovranno restituire all'erario il montare dei compensi ricevuti, se l'iscrizione nel detto registro sarà avvenuta entro cinque anni dalla data del varo.

(È approvato).

Art. 9.

Durante il decennio nel quale sono accordati i compensi di costruzione di cui nel presente capo è soppresso il reggimento di importazione in franchigia dei dazi stabiliti dalle leggi 19 aprile 1872, numero 759 (serie 2<sup>a</sup>) e 30 maggio 1878, numero 4390 (serie 2<sup>a</sup>) sui materiali adoperati nelle costruzioni navali.

È ugualmente soppresso il premio di costruzione stabilito per le costruzioni navali in legno dal decreto legislativo 14 luglio 1866, numero 3086.

Saranno però restituiti i dazi sui materiali, esclusi quelli di consumo, impiegati nella riparazione degli scafi di ferro, di acciaio o di legno, delle macchine, delle caldaie e degli apparecchi ausiliari di bordo contemplati nei precedenti articoli 2, 5 e 6.

Lo stesso trattamento sarà usato per gli oggetti di dotazione o di ricambio.

Per ottenere la restituzione dei dazi di cui nei precedenti due paragrafi gli interessati dovranno produrre le prove di aver pagato su tutti i materiali di provenienza estera impiegati nell'eseguire detti lavori i dazi fissati dalla tariffa doganale, e per i materiali nazionali le fatture od i certificati degli stabilimenti che li hanno forniti.

Le leggi 31 luglio 1879, n. 5014 (Serie 3<sup>a</sup>), e 30 giugno 1889, n. 6230 (Serie 3<sup>a</sup>) e il Regio Decreto 22 maggio 1888, n. 5373 (Serie 3<sup>a</sup>), sono abrogati.

(È approvato).

Art. 10.

Se durante il periodo di validità della presente legge fosse arrecata alcuna modificazione ai dazi d'entrata ora portati dalla vigente tariffa doganale sui materiali impiegati nelle costruzioni navali, il Governo del Re è autorizzato a stabilire con Decreto reale, gli aumenti o le diminuzioni corrispondenti da farsi ai compensi di costruzione.

(È approvato).

Art. 11.

Per le navi, le macchine e le caldaie in corso di costruzione al tempo dell'entrata in vigore della presente legge, saranno pagati i compensi stabiliti dalle leggi 6 dicembre 1885, n. 3547 (Serie 3<sup>a</sup>), e 30 giugno 1889 n. 6230 (Serie 3<sup>a</sup>).

Per quelle poi che si trovassero in corso di costruzione alla scadenza della presente legge sarà pagato il compenso stabilito dai precedenti articoli, sotto condizione che gli interessati producano le prove d'aver pagato su tutti i materiali, di provenienza estera, in esse impiegati, i dazi fissati dalla tariffa doganale, e per i materiali nazionali le fatture o i certificati degli stabilimenti che li hanno forniti.

Il compenso non sarà però dovuto se le costruzioni non siano condotte a termine entro due anni dalla scadenza della presente legge.

**Randaccio, relatore.** Domando di parlare.

**Presidente.** Parli pure.

**Randaccio, relatore.** Unicamente per migliorare la dizione dell'ultimo comma, invece di dire: *le costruzioni*, proporrei si dicesse: *le navi costruite*.

**Presidente.** Pongo a partito l'articolo 11 con la piccola modificazione di forma concordata: chi l'approva si alzi.

(È approvato).

#### Art. 12.

(Testo della Commissione).

È accordato, a partire dalla promulgazione della presente legge, ed alle condizioni stabilite dai successivi articoli 13 e 14, un premio di navigazione alle navi nazionali a vela ed a vapore:

*a)* quando compiano viaggi fra punti al di là del canale di Suez o dello stretto di Gibilterra, o che partendo da un porto dei mari di tutto il Mediterraneo, compresi il mar di Marmara, mar Nero, mare di Azoff o del Danubio, passino il canale o lo stretto sovra indicati, ovvero li ripassino tornando nel Mediterraneo;

*b)* quando compiano viaggi fra i porti di tutto il Mediterraneo, compresi il mar di Marmara, mar Nero, mare di Azoff o del Danubio.

Tale premio è stabilito per ogni tonnellata di stazza lorda e per ogni mille miglia di percorso nelle misure seguenti:

1° Per i viaggi di cui alla lettera *a*, centesimi 80 per il primo triennio di età delle navi, con decrescenza per ogni triennio di età successivo di centesimi 10 per i piroscafi e centesimi 15 per i velieri.

Quando per effetto di questa graduale di-

minuzione il premio sarà ridotto per i velieri a centesimi 20, esso sarà mantenuto costante in tale misura fino alla scadenza della concessione;

2° Per i viaggi di cui alla lettera *b* il premio sarà dei due terzi di quello stabilito nel precedente paragrafo.

*Nuovo alinea proposto dalla Commissione.*

Insino a che dureranno in vigore i trattati che accordano alle bandiere estere l'esercizio del cabotaggio sulle coste dello Stato, saranno concessi ai piroscafi nazionali, i quali compiano i viaggi tra i porti dello Stato, i due terzi del premio stabilito nel precedente paragrafo.

Il ministro della marina potrà accordare l'aumento del 50 per cento sui premi di navigazione ai piroscafi di costruzione nazionale, i quali raggiungano la velocità di almeno 16 miglia all'ora in pieno carico e per una corsa di 12 ore. Questo aumento sarà pagato sui capitoli del bilancio della marina relativi al servizio militare.

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

**Randaccio, relatore.** Onorevole presidente, non è possibile separare la discussione del paragrafo *b* di questo articolo dalla discussione dell'articolo 19 relativo alla riserva del cabotaggio. Infatti se il cabotaggio fosse riservato alla bandiera nazionale, la Commissione accetterebbe il paragrafo *b* nella forma proposta dal Ministero salvo il provvedimento temporaneo già da Lei proposto pel tempo in cui rimarranno in vigore i trattati internazionali che accordano il nostro cabotaggio alla bandiera estera. Se invece il cabotaggio non fosse riservato, la Commissione dovrebbe insistere per l'approvazione del paragrafo *b* nella forma da lei proposta.

Ora vi sarebbero due partiti da prendere: o discutere l'articolo 12 lasciando sospeso lo alinea *b* ed il nuovo alinea proposto dalla Commissione; o discutere l'articolo 12 insieme coll'articolo 19 e coll'ordine del giorno ad esso relativo presentato dalla Commissione. I due articoli non si possono scindere.

**Presidente.** A me sembra miglior sistema quello di discutere ora l'articolo 12 lasciando sospeso l'alinea *b*. Discutere contemporaneamente l'articolo 12 e l'articolo 19 ingenererebbe, parmi, confusione.

**Randaccio, relatore.** Perfettamente.



**Presidente.** Allora, se non ci sono osservazioni in contrario resta così stabilito.

**Comandù, della Commissione.** Mi pare che si potrebbe discutere anche l'alinea *b* adesso salvo l'ultima parte che dice: « esclusi però quelli eseguiti fra i porti dello Stato » e che si riferisce appunto alla questione del cabottaggio.

**Presidente.** Ma no, onorevole Comandù; noi non possiamo escludere una frase da un comma per poi coordinarla con un altro articolo. È molto meglio di riservare tutto l'alinea *B*.

**Randaccio, relatore.** Come vuole.

**Presidente.** Rimane allora inteso che si discute ora l'articolo 12, senza l'alinea *B*, che sarà poi discusso e votato contemporaneamente all'articolo 19.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Del Balzo il quale ha proposto il seguente emendamento:

« È accordato per un decennio dal giorno in cui andrà in vigore la presente legge, salvo il disposto del successivo articolo 13, un premio di navigazione per lire 0.65 per ogni tonnellata di stazza netta e per ogni 1000 miglia di percorso, alle navi nazionali a vela ed a vapore, le quali compiano viaggi di lungo corso, o che partendo da un porto di mare di tutto il Mediterraneo, compresi il mar di Marmara, mar Nero, mare d'Azoff, e del Danubio, oltrepassino il canale di Suez o lo stretto di Gibilterra.

« Egual premio sarà dato alle navi che ritorneranno nel Mediterraneo attraversando il canale o lo stretto summentovato. — Del Balzo, Ghigi, Solinas Apostoli, De Amicis, Spirito Beniamino, Schiratti, Valli Eugenio, Danieli, Cremonesi, Fusco Ludovico, Frassodentice, De Riseis Giuseppe, De Riseis Luigi, Colajanni Federico, Santini, Morpurgo, Pini, Roxas, Melli, Bernabei, Turbiglio Sebastiano, Leali, De Bellis, Marsengo-Bastia, Baccelli A., Menotti, Falconi, Scaramella-Manetti, Gaetani L., Muratori, Marazio, Mel, Ruggieri Giuseppe, Clemente, G. Valle, Gorio, Pansini, Salandra, Gallotti, Vetroni, Vollaro De Lieto, Cirmeni, Lovito, Vischi, Brunetti Gaetano, Facheris, Canegallo e Materì. »

**Del Balzo.** L'articolo sostitutivo che mi onorai di presentare a nome di 49 colleghi, ha lo scopo di impedire che con questa legge si offenda un interesse legittimo che riguarda una grandissima parte della popolazione italiana che è essenzialmente agricola.

Noi ammettiamo che i premi alla marina mercantile debbano servire allo scopo di far sopportare alla marina nazionale la concorrenza con quella straniera; di aumentare la esportazione dei prodotti italiani all'estero; e di importare nello Stato quei prodotti di cui si sente maggior bisogno. Ma crediamo altresì che non debbano in alcun modo agevolare la importazione di quei prodotti che farebbero concorrenza ai prodotti agricoli nazionali i quali, per lo svilimento dei prezzi sul mercato, già si trovano in condizioni deplorabilissime.

Qui non è il caso di parlare di protezionismo o di libero scambio: poichè, quando il nostro paese si trova circondato da tutti gli altri che hanno accettato la politica protezionista, noi non possiamo isolarci pel gusto di essere libero-scambisti; perchè così faremmo una politica economica di sentimento, e finiremmo col suicidarci.

Noi siamo costretti ad essere protezionisti, perchè i paesi che ci circondano sono protezionisti.

Tutti sanno che i dazi protettori sui cereali furono dal nostro paese imposti dopo che li avevano imposti la Francia, la Spagna, l'Austria-Ungheria e la Germania.

Questo ho voluto ricordare perchè sia chiaro che noi non facciamo una questione di teorie economiche. Ormai siamo nella politica protezionista, e dobbiamo continuarvi, finchè, almeno in Europa, non spiri un vento più liberale di politica economica; soprattutto, poi, quando, nella crisi agraria che travaglia l'Europa, noi, forse, ci troviamo in condizioni peggiori di ogni altro Stato.

L'onorevole ministro, ieri, volendo dimostrare che anche senza il dazio protettore il grano viene in Italia, disse queste precise parole:

« Io credo che gli agrari non vogliono esser feroci, per affamare il paese. »

Ora io francamente gli dirò che gli agrari non hanno voluto mai affamare il paese; ma hanno solamente chiesto di non essere condannati a morire d'inanizione e d'esaurimento.

Perchè se il dazio di protezione sui grani non fosse stato imposto, si sarebbe finito per non poter più fare la coltivazione del grano in Italia.

**Brin, ministro della mariniera.** È un equivoco, mi permetta: spiegherò la frase. Ho detto che l'interesse degli agricoltori non è

quello che non venga il grano, ma che venga ad un prezzo remuneratore, tanto è vero che altrimenti affamerebbe il paese, vedendo che noi produciamo sempre da otto a dieci milioni di quintali di grano all'anno. Quindi non ho discusso la questione del dazio; ho detto: quello che interessa giustamente gli agricoltori non è già che non venga il dazio, ma che non venga ad un prezzo inferiore a quello stabilito dal legislatore per dare un vantaggio all'industria agricola del nostro paese.

Non ho mai voluto dire che gli agrari vogliano affamare il paese: sarebbe stato ingiusto da parte mia.

**Del Balzo.** Io ho citato testualmente le parole del ministro. Però non intendevo di dire che egli facesse un'accusa a noi: ma avendo egli detto quelle parole, ho dovuto rilevarle, non potendo noi rimanere neanche sotto l'apparenza del sospetto di voler recar danno ai consumatori italiani.

Dunque, dicevo, l'articolo sostitutivo, che noi abbiamo presentato, ha lo scopo di eliminare dai premi, la navigazione che si fa dai porti oltre i Dardanelli, poichè da quei porti non si fa che esclusivamente commercio d'importazione di grani. Questo articolo non è una nostra creazione: era stato proposto dalla stessa Commissione parlamentare la quale riferisce intorno al presente disegno di legge. E se questo articolo non turbava l'economia della legge, per ciò che ha tratto ai premi, quando era proposto dalla Commissione, non può guastarla oggi che lo ripresentiamo noi.

Abbiamo udito dire che i premi alla marina mercantile sono anche necessari, perchè l'importazione dei grani nel Regno si fa, appena per un quinto, sotto la bandiera nazionale, e per il resto, sotto la bandiera estera. Ora bisogna anzitutto considerare che si tratta d'un'importazione di sei o sette milioni di quintali all'anno. Inoltre io ho voluto assumere informazioni intorno a questo dato che mi sembra anche essenziale.

Ed avendo domandate queste informazioni alla direzione della statistica, ed alla direzione generale delle gabelle, ho potuto rilevare che questa statistica trovasi completa sino al 1892, e che per gli anni successivi non è ancora pubblicata. Per gli ultimi otto anni, cioè dal 1885 al 1892, l'importazione dei grani nel Regno (per non annoiare

la Camera, non starò a leggere le cifre singole, ma accennerò il risultato finale) è stata non per un quinto, ma per un terzo fatta con bandiera italiana, e per due terzi con bandiera estera.

Nè ciò deve far meraviglia; poichè trattandosi di genere che viene dai paesi esteri, certamente non si può impedire che un commercio estero si faccia in buona porzione con bandiera estera.

Si dice che il premio non produrrebbe, in quanto al grano, che un piccolo aumento di pochi centesimi per quintale. Neppure noi intendiamo di esagerare l'importanza o le conseguenze che potrà avere questo dazio sul prezzo dei cereali. Noi però diciamo: anzitutto voi offendete il principio che avete già accettato, cioè di combattere la concorrenza straniera in quanto può offendere la produzione nazionale.

Inoltre noi poniamo un dilemma: o questo compenso non ha importanza alcuna, è imponderabile, ed allora perchè ci tenete tanto ad averlo?

**Brin, ministro della marina.** Imponderabile per il prezzo del grano, ma non per i noli.

**Del Balzo.** O ha un valore, ed allora i nostri timori sono giustificati.

L'onorevole ministro faceva, ieri, un calcolo. Egli diceva: una nave con 2,000 tonnellate di stazza computando la tassa di ancoraggio, può guadagnare per un viaggio sul Mar Nero lire 1,000 di premio, le quali rappresentano circa tre centesimi a quintale di aumento sul prezzo del grano. Ora io rispondo che coloro i quali portano i cereali dal Mar Nero nei porti italiani, già trovano il loro tornaconto nei noli attuali: perciò quando avrete stabilito il premio di 1,000 lire di più, voi date ad essi quest'altro guadagno. Non è questione soltanto dell'aumento che può prodursi sul prezzo dei cereali, ma è anche questione che chi fa un viaggio per importare cereali, guadagnerà 1,000 lire di più di quanto guadagna oggi.

Quindi voi agevolate ed incoraggiate un commercio d'importazione di cereali che certamente ferisce i prodotti nazionali, e accordate un premio ad un commercio che oggi è remuneratore, perchè il commercio dei grani è remuneratore per sè stesso.

**Imbriani.** Specialmente per i grani avariati. (*Parità*).

**Del Balzo.** Ho udito dire, ripeto, che così fate per mettere la marina italiana in condizioni di far concorrenza alla bandiera inglese, che è quella che fa la maggiore importazione di cereali dal Mar Nero. Ma io credo che anche con questi premî non si riuscirà a raggiungere questo scopo: prima, per le condizioni economiche della marina inglese, le quali sono tanto superiori alle nostre; e poi perchè le navi inglesi importano nei porti del Mar Nero il carbone e ne esportano il grano.

Quindi, anche con questi premî, voi non riuscirete a vincere la concorrenza inglese.

E vengo ad un'altra questione. Per il premio che date alla marina mercantile, ci dite che avete elevato la tassa di ancoraggio di quaranta centesimi. Ma io debbo osservare che questa tassa di ancoraggio è diminuita dall'abbonamento che esisteva anche prima. Infatti la stessa relazione dell'onorevole Randaccio dice: « di dare ad esse (alle navi) facoltà di abbonarsi per dodici mesi, mediante pagamento del triplo delle suddette tasse, invece del quadruplo stabilito dalla legge attuale. »

Dunque c'è già un vantaggio calcolando il triplo invece di calcolare il quadruplo nell'abbonamento.

Io poi leggerò alcune parole della relazione dell'onorevole Randaccio facendo notare, a proposito della tassa di ancoraggio, che questa relazione era scritta quando i premî per la navigazione oltre i Dardanelli non erano preveduti; e che i vantaggi di cui parla la relazione, preesistevano ai nuovi vantaggi che sarebbero una conseguenza del concedere quei premî di navigazione.

L'onorevole Randaccio ha scritto nella relazione:

« Avendo la Commissione accordato alla marina nazionale benefici sensibilmente maggiori di quelli che le accordava il disegno di legge ministeriale, ha dovuto riconoscere che nelle attuali circostanze finanziarie, sarebbe stato impossibile, e forse non equo, di chiedere all'erario il contributo notevolmente più grave che i nuovi benefici rendevano necessario: ha quindi deliberato di porgere all'erario stesso il modo di sopportare il nuovo carico. E tanto più facilmente s'indusse la Commissione a proporre l'aumento della tassa sui piroscafi che esso sarebbe, per la massima parte, pagato dagli stranieri. »

Qui espone alcuni dati statistici e poi conclude:

« Però tali ragioni non avrebbero mai potuto giustificare l'aumento della tassa d'ancoraggio a lire 1.40, senza la sicurezza, che la Commissione acquistò, che anche così aumentata la detta tassa continuerebbe ad essere la più mite di quante se ne pagano in tutti i porti del mondo, e che perciò non avrebbe potuto esercitare influenza alcuna sul corso dei noli per i porti italiani, e sul prezzo delle merci in essi importate. »

L'onorevole Raggio volle dimostrare ieri che la tassa di ancoraggio era nientemeno che un beneficio per l'agricoltura nazionale...

**Raggio.** Sicuro!

**Del Balzo.** Ebbene: io gli dico: si metta d'accordo col relatore della Commissione, il quale assicura che la tassa di ancoraggio, così aumentata, non può esercitare alcuna influenza sul corso dei noli e sul prezzo delle merci importate nei nostri porti.

Il ministro, e di ciò gli rivolgo lode, nel finire il suo discorso ieri, parlò del granone bianco che deve essere colpito di un dazio più grave, perchè questo dazio (sono parole del ministro) gioverebbe a tutti, e reprimerebbe un vero delitto che oggi si consuma.

Non è nostro compito vedere se il Governo debba o no proporre un aumento di dazio sul granone bianco. Io debbo solamente rilevare che un dazio sul granone bianco non sarebbe, secondo me, un dazio protettore, ma sarebbe un dazio per reprimere le frodi che ora si compiono a danno dell'erario dello Stato e contro la salute pubblica.

Io che vivo spesso in un paese di montagna, ho veduto che cosa sia davvero questo granone bianco; e anche quando non sia mescolato con la farina di grano e non ci sia, perciò, frode, credo che sia un dovere morale imprescindibile del Governo l'impedire una mistificazione la quale, torno a dire, danneggia l'erario e quel che è peggio la pubblica salute.

Dopo ciò io concluderò pregando la Camera ed il ministro di accettare il nostro articolo. Noi chiediamo che mentre si vuol tutelare un interesse legittimo, non se ne offenda un altro anche più legittimo: e perchè uno viva l'altro non muoia! (*Bravo!*)

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Valli Eugenio.

**Valli Eugenio.** Bastano poche osservazioni per illustrare quest'ordine del giorno:

« La Camera confida che il Governo aumenterà, in modo tale, il dazio d'entrata in Italia sul granone bianco, da tutelare, colla massima efficacia, la pubblica salute, l'agricoltura nazionale e l'erario dello Stato. »

Fortunatamente, intorno a tali idee, c'è un pensiero collettivo concorde, cioè, quello del Gabinetto e quello della Camera intera. A tale riguardo, insieme ad altri colleghi, avevo già presentato una proposta di legge per l'aumento del dazio sul granone bianco da 1.15 a 7.50 il quintale. Questa proposta fu ammessa alla lettura dagli Uffici ed uno di questi giorni verrà presentata alla Camera per il relativo svolgimento.

Ma io approfitto dell'occasione per dire le ragioni che vengono in appoggio del mio ordine del giorno.

Gli argomenti si possono considerare da un triplice punto di vista, e cioè, nei riguardi della pubblica salute, dell'agricoltura nazionale ed infine dell'erario dello Stato.

Intanto, onorevoli colleghi, basta gettare molto fugacemente lo sguardo sulle cifre le quali si riferiscono all'importazione del granone bianco, per essere abbastanza sinistramente impressionati.

Mentre nel 1894 sono stati introdotti in Italia 63,000 quintali di questo cereale, nel 1895 siamo già saliti a 1,586,000 quintali, per arrivare molto probabilmente a tutto il 1896 ad un'importazione di 1,700,000 quintali.

Non è assolutamente possibile un'introduzione di granone bianco con questo enorme aumento, pel solo effetto della domanda e dell'offerta. Deve senz'alcun dubbio aver luogo la frode a tale riguardo; e la frode, ormai, dopo le più tenaci insistenze che furono fatte qui e fuori della Camera, rimane completamente assodata.

La massima parte del granone bianco, che è introdotto in Italia, viene dall'America e serve colà esclusivamente per l'alimentazione dei cavalli in sostituzione del fieno. (*Conversioni*).

**Presidente.** Prego di far silenzio. Onorevoli colleghi, non facciano conversazioni.

**Valli Eugenio.** La macinazione in Italia è arrivata ad un tal punto da confondere perfettamente le due farine di granone bianco e di frumento.

Il laboratorio micrografico di sanità ha, come asserì l'onorevole Sineo, cercato di studiare più intensamente, che gli era possibile, questa questione.

E, di fatti, a furia di esperimenti, è arrivato a trovare nelle farine, che si presentavano come di solo frumento, il granone bianco.

Ma se, scoprire questa frode, con l'esame micrografico, è teoricamente possibile, in pratica ognuno comprende che non si possono esaminare farine per milioni di quintali.

Convieni anche osservare che, questo granone è tenero, che difficilmente si mantiene intatto durante la traversata; quindi, va soggetto ad un po' di fermentazione, la quale finisce ad accrescere il danno della pubblica salute.

Fra le varie materie che adesso i grandi mulini macinano, ce ne è un'altra, di cui ebbero cognizione qualche giorno fa; c'è anche l'osso di oliva. Ciò mi venne assicurato da un grande industriale, che conosce a fondo questa partita.

Si macinano gli ossi di oliva, quindi, il relativo prodotto, si mescola col cruschetto, non solo perchè costa meno, circa lire 3 per quintale, ma anche perchè rende più bianca la confezione che ne risulta.

Dopo una accurata preparazione, viene anche macinata la polvere di marmo. Converrebbe che l'ufficio di sanità esercitasse all'uopo una maggior sorveglianza, perchè nelle paste, in quantità certo infinitesimale, ma pure, senza alcun dubbio, viene introdotta da alcuni, non da tutti, per fortuna, anche la polvere di marmo. Infine, si macinano anche i tutoli, o torsoli di granone, con quale utilità per il povero compratore della farina, lo lascio pensare a voi.

Insomma, la verità è questa: mano mano che è progredita la macinazione, son progredite le frodi, con una tal finezza e sottigliezza di pensiero, che è necessaria una viva preoccupazione, perchè non sia danneggiata la pubblica salute.

Dicevo dunque che questa frode reca un triplice danno. Il secondo danno riferibilmente agli agricoltori nazionali, è intuitivo. L'ho ormai dimostrato una infinità di volte. Quando si introduce il granone bianco col dazio di lire 1.15 per quintale, tenendo il posto del frumento, questo granone pesa senza dubbio sul mercato nazionale e abbassa il

prezzo del frumento medesimo, non costando al *maximum*, che sole lire 14.

Come pure il danno dell'erario è evidentissimo.

Se tiene il posto del frumento, esso riscuote lire 1.15 in luogo delle lire 7.50, che è il dazio protettore del nostro grano.

Io credo e spero che l'onorevole ministro della marina vorrà farsi interprete presso i colleghi della finanza e del tesoro per accrescere il dazio sul granone bianco, in modo che divenga assolutamente proibitivo.

Mostrerebbe incertezza nel pensiero del Governo se a ciò non si venisse per evitare i danni assolutamente irreparabili, perchè non è facile iniziare una campagna come questa e sostenerla con pertinacia per doversi poi fermare a mezza strada (*Interruzioni*).

**Presidente.** La prego, onorevole Valli, di restringersi perchè il suo argomento entra per incidente nella materia di cui ci occupiamo.

**Valli Eugenio.** Ho finito, non dubiti. Il Governo, e mediante catenaccio, tuteli efficacemente la pubblica salute, l'agricoltura e lo erario nazionale. Soltanto in questa maniera, avrà adempiuto completamente al proprio dovere.

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

**Leali.** Dopo quel che ha detto il mio amico onorevole Del Balzo, a me rimane ben poco da dire, perchè l'emendamento che ho presentato...

**Presidente.** È un'aggiunta che Ella ha proposta così concepita:

« Dal suddetto premio saranno escluse tutte quelle navi a vela od a vapore che caricassero cereali destinati a qualunque porto italiano. »

**Leali.** ...l'aggiunta che ho presentata, tende accchè il grano estero non faccia concorrenza al grano nazionale, non so se l'onorevole ministro vorrà accettare questa aggiunta; faccia ciò che vuole, però pensi che se non si rialza un poco il prezzo di questo grano non si può più andare avanti: e parlo specialmente per la provincia di Roma, dove le terre si lasciano assolutamente incolte, e dove non si può più nemmeno fare l'industria della pastorizia e quella del bestiame perchè la cultura del grano non è remuneratrice.

Ora non limitiamoci a far sempre gli interessi particolari e regionali, come si è fatto

per le banche, per le ferrovie ecc. Una volta almeno fate una cosa che sia d'interesse generale. La mia proposta a chi fa male? Non fa male a nessuno.

Le navi potranno caricare il grano per altre destinazioni, purchè non lo portino in Italia. (*Oh! oh! — Commenti*)

Ma è naturale! Se da una parte imponete un dazio d'importazione e poi date un premio di navigazione, è inutile che mettiate il dazio.

Dopo ciò è inutile che io continui a parlare. Che cosa direi di nuovo dopo quello che ha detto l'onorevole Del Balzo? Io raccomando al Governo e alla Commissione questa aggiunta. Se vorranno ammetterla, faranno cosa buona, altrimenti assumano essi la loro responsabilità.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Daneo Gian Carlo.

**Daneo Gian Carlo.** Onorevoli colleghi, dopo l'arringa dell'onorevole mio amico Raggio, dopo quanto disse ieri l'onorevole Brin, io, malgrado mi fossi iscritto per parlare sopra l'articolo 12, adesso in discussione, ero disposto a rinunciare a parlare, perchè mi pareva che l'onorevole Raggio prima, e l'onorevole Brin dopo, avessero esposto e dimostrato alla evidenza come nessun danno potesse venire all'industria agricola e specialmente alla coltivazione del grano dalla concessione del premio di navigazione alle navi che fanno il trasporto dei grani dal Mar Nero all'Italia. Ma dopo quanto dissero quest'oggi l'onorevole Del Balzo e l'onorevole Leali credo sia bene aggiungere qualche parola in proposito per dimostrare una volta di più come effettivamente siffatto temuto danno non esista.

Che cosa temono infatti gli onorevoli Del Balzo e Leali? Essi temono, che col consentire un premio alle navi, dal Mar Nero e dal Mar d'Azof provenienti in Italia, ne consegua un ribasso nel prezzo dei grani, per dato e fatto del ribasso dei noli avente origine nel premio concesso. E l'onorevole Leali ha aggiunto poco fa: a che prò mettere un dazio protettore di lire 7.50 per quintale sui grani quando dall'altra parte si concede un premio alle navi trasportanti il grano in Italia? Vediamo se quest'argomentazione sia o no esatta.

Io penso (e credo che in questo pensiero sia concorde tutta la Camera) che il nostro paese, per conseguire completa la sua indipendenza economica debba intendere ad un

tempo ed all'agricoltura elevata ad industria ed alla manifattura ed al mare. E sono persuaso come a conseguire la mèta sia necessario che Governo e Paese si preoccupino di questi tre rami dell'economia nazionale con la medesima cura ora dedicata alle cose della guerra.

Dico questo per dimostrare come io sia altrettanto amico delle industrie marittime quanto di quelle agricole, alle quali non vorrei davvero che mancasero i dazi protettori, poichè allora noi avremmo delle immense plaghe in Italia, le quali rimarrebbero incolte.

**Leali.** Ce l'abbiamo pur troppo!

**Presidente.** Non interrompa, onorevole Leali!

**Daneo Gian Carlo.** L'abbiamo, è vero! Ma sarebbero evidentemente maggiori, perchè i campi ora coltivati a grano, in quel caso non lo sarebbero, e noi avremmo centinaia ed anche migliaia di contadini, i quali aumenterebbero l'emigrazione povera. Nè si dica, come ho udito da alcuni, che si potrebbe cambiare la coltura dei grani. Non credo che ciò sia fattibile. Ma quando pure fosse fattibile, sappiamo che sarebbero necessari ingenti capitali di mente, di tempo e di denaro.

Tornando al premio di navigazione esteso al grande cabotaggio, io non credo che da esso possa essere danneggiata la coltivazione del grano e vengo a dimostrarlo.

Prima di tutto qual'è il movimento marittimo italiano di fronte a quello delle altre nazioni? Noi rappresentiamo solamente i quattro centesimi del movimento generale marittimo. Di 240 milioni di tonnellate, formanti all'incirca il complesso del movimento mondiale, la nostra bandiera non copre che dieci milioni circa.

Come vedete, si tratta di ben poca cosa e certamente la bandiera nazionale ha ben poca importanza quando si consideri in relazione al movimento marittimo mondiale.

Gli oppositori sostengono che il regime dei premi condurrà ad un ribasso nei noli. Io, dopo quanto ha detto l'onorevole Raggio, non aggiungerò parola per rispondere loro, solamente ripeterò con lui che il nolo viene stabilito nel Regno Unito, il quale ha 13 milioni di stazza, e cioè un milione di più di tutta la marina mercantile mondiale.

**Leali.** Lo porteranno per zavorra il grano!

**Daneo Gian Carlo.** Ma poi dobbiamo anche considerare quale naviglio si dedica special-

mente al trasporto del grano dall'Oriente in Italia, o meglio in Europa.

E di vero, quale influenza per determinare il nolo possono avere le navi italiane caricanti i grani nel mar Nero o nel mar d'Azof, quando sappiamo che i frumenti di quelle zone formano il carico di ritorno della immensa flotta di piroscafi inglesi approvvigionanti di carboni il bacino del Mediterraneo? E quando si saprà che nel solo porto di Genova giungono annualmente circa ottocento piroscafi con carico di carbone fossile si avrà un'adeguata idea della imponenza di siffatta flotta mercantile. Ora se le nostre navi potranno portare una parte esigua di questo grano, non ne verrà danno, ma beneficio all'economia dello Stato. Il premio di navigazione dato al naviglio italiano non farà diminuire di un centesimo il prezzo del nolo dal mar Nero in Italia e servirà solo a permettere alle navi italiane di caricare per l'Europa allo stesso prezzo a cui caricano le marine concorrenti. Da quanto son venuto dicendo e da quanto dissero e l'onorevole Raggio e l'onorevole Brin, gli onorevoli Valli e Leali debbono esser convinti che il prezzo del nolo non può essere in modo alcuno determinato dal naviglio italiano, e che bisogna cercare di mettere i nostri bastimenti in grado di competere per quanto è possibile colle flotte mercantili estere. (*Commenti*).

**Presidente.** Ma facciamo silenzio; smettano le conversazioni, onorevoli colleghi. Così la discussione non può procedere.

**Daneo Gian Carlo.** Ieri l'illustre ministro Brin ci diceva che un vapore il quale porti tanto grano da rappresentare una protezione di 262,000 lire ha 1,000 lire di premio di navigazione, senza contare che quel vapore il quale, giunto dal mar Nero o dal mar d'Azof pagherà nel porto italiano 2,800 lire per tassa d'ancoraggio. Come può dunque un premio così assottigliato e così insignificante stare a confronto e controbilanciare anche in minima parte la protezione enorme data alla materia trasportata? Ma guardate la Francia, l'Austria-Ungheria e la Germania. Esse non hanno timore dei danni che si vogliono far temere fra noi. Ed in verità io credo che non solo non vi sia alcun minimo svantaggio per l'agricoltura, ma se non temessi il risentimento di alcuni miei colleghi, sarei per soggiungere che dalle lievemente migliorate condizioni delle industrie marittime saranno invece per

risentirne vantaggio ed anche rilevante le industrie agricole. (*Interruzioni*).

**Presidente.** Ma, onorevole Daneo, non raccolga le interruzioni, prosegua il suo discorso e veniamo una buona volta alla fine.

**Daneo Gian Carlo.** L'onorevole Valli mi ha detto: badiamo di non forzar troppo la macchina.

**Leali.** Ed ha ragione.

**Daneo Gian Carlo.** Io invece dico: Che cosa dobbiamo fare noi? Dobbiamo cercare di portare i prodotti finiti ed atti al diretto consumo agli altri paesi. Dobbiamo occuparci, dell'agricoltura non solo, ma dell'agricoltura elevata ad industria. (*Commenti*).

**Valli Eugenio.** Sì, e intanto morire. (*Commenti*).

**Presidente.** Insomma se si continua così, io sospendo la seduta.

È impossibile discutere, se tutti interrompono e se Ella risponde a tutte le interruzioni. Continui, onorevole Daneo.

**Daneo Gian Carlo.** Onorevole presidente, capisco la sua impazienza perchè è già trascorso mezzogiorno, ma d'altronde Ella comprenderà come non sia possibile il non rilevare interruzioni così attinenti al tema. Io dico che noi potremo creare, e che certo creeremo degli scambi fra l'Italia, il mar Nero ed il mare d'Azof, che potremo portare in Russia dei prodotti finiti ed atti al diretto consumo perchè, ripeto, dobbiamo fare in modo non che l'agricoltura esporti le sole materie prime per farle poi manipolare fuori, ma che essa invece trasformandosi in una industria vera e propria, lavori le sue materie prime e le esporti in prodotti pronti ad essere consumati. In Russia noi mandiamo già, senza parlare degli zolfi e dei marmi, una discreta quantità di vino in fusti, in bottiglie ed in fiaschi; vini comuni da pasto e di marca, di olio di oliva, di liquori ed altro per circa 27 milioni all'anno.

Ora l'onorevole Leali vede che se noi rendiamo più facile alla bandiera nazionale l'approdo nei porti del mar Nero e del mar d'Azof renderemo anche più facile lo sbocco dei nostri prodotti nello sconfinato impero Russo.

C'è del resto un'altra considerazione. Io vorrei che gli onorevoli Valli, Del Balzo e Leali pensassero che non bisogna mercanteggiare al naviglio mercantile il sussidio che gli viene con entusiasmo largito all'estero, ricordando che la nave...

**Leali.** Chiedo di parlare per fatto personale (*Oh!*)

**Presidente.** Non c'è fatti personali.

**Daneo Gian Carlo.** ... la nave è un bene mobile per eccellenza.

Se voi metterete un armatore, pure desideroso di far viaggiare i suoi bastimenti sotto la bandiera nazionale, nell'impossibilità di sostenere la concorrenza estera, egli farà viaggiare i suoi bastimenti sotto la bandiera francese, inglese, austriaca, ungherese, e trasporterà il grano nel medesimo modo, sotto una di queste bandiere estere.

(*Interruzione dell'onorevole Leali*).

**Presidente.** Onorevole Leali, non interrompa, ed Ella, onorevole Daneo, non raccolga le interruzioni. Continui.

**Daneo Gian Carlo.** Io vorrei, terminando, rivolgere una parola all'onorevole Pantano che noi tutti, in questa Camera, ammiriamo come valente oratore e valente economista.

Egli fece l'elogio della Liguria e di Genova, e ne lo ringrazio vivamente; ma egli proferì una frase che, mi consenta il dirglielo, deve a tutti sonar dolorosa. Egli, parlando della marineria italiana e dei provvedimenti che per essa oggi qui si discutono, li chiamò diretti a soddisfare non tanto gli interessi del paese, quanto quelli di alcune regioni. Ebbene, dirò all'onorevole Pantano, che l'Austria-Ungheria è una nazione eminentemente continentale, con pochi palmi di spiaggia, ricorderò all'onorevole Pantano, che il naviglio dell'Austria-Ungheria si spinge fino all'estremo Oriente, al Giappone, mentre l'Italia si ferma timidamente a Bombay; ricorderò all'onorevole Pantano (ed ho finito), che il piccolo cabotaggio dell'Austria, e dell'Ungheria specialmente, invade i nostri porti. Eppure io credo che, sebbene l'Austria-Ungheria abbia, ripeto, pochi palmi di spiaggia, nel Parlamento austriaco ed in quello ungherese, mai sorgerà alcuno a dichiarare che i provvedimenti per la marineria ungherese siano provvedimenti di indole regionale. Ora, possiamo noi dire d'interesse regionale questi provvedimenti, quando consideriamo l'Italia coi suoi 7000 chilometri di spiaggia, con due splendide isole che la conterminano e la fiancheggiano, con la vicinanza di quel canale di Suez, che ci conduce nell'estremo Oriente, coi suoi porti che sono scali naturali dell'Europa centrale?

Possiamo noi dire che la marina mercantile è un interesse regionale? Non è un in-



teresse regionale, tanto più che l'onorevole Pantano deve ricordare...

**Presidente.** Onorevole Daneo, Ella ha promesso di raccogliere le vele del suo discorso.

**Daneo Gian Carlo...** che la marina mercantile ha una grande importanza anche nella difesa del paese e direttamente per mezzo del suo materiale e indirettamente con l'educazione marinara dei giovani destinati a formare gli equipaggi e le truppe marine. Del resto accolgo il suo consiglio, onorevole presidente e concludo col dire che la Camera occupandosi dei provvedimenti per la marineria mercantile non tutela un interesse di regioni ma un interesse altamente nazionale. (*Bene! Bravo!*)

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

**Salandra.** A quest'ora capisco che ho il dovere di essere brevissimo.

Non avevo alcuna intenzione di prender parte a questa discussione; mi v'ha indotto il discorso fatto ieri dal ministro della marina.

Io non sono favorevole alla nuova formula dell'articolo 12 concordato fra Ministero e Commissione; e quindi ho sottoscritto insieme con gli altri colleghi l'emendamento così validamente sostenuto dall'onorevole Del Balzo. Non so comprendere le ragioni del nuovo articolo 12, che fa parte di una nuova serie di articoli e di emendamenti concordati fra la Commissione ed il Governo che sostituisce il progetto primitivo su cui s'era fatto l'accordo fra Commissione e Governo, e che avrebbe fatto risparmiare all'erario da un milione a un milione e mezzo.

**Brin, ministro della marineria.** No!

**Salandra.** Lo dimostrerete che no; per ora lasciatemi affermare di sì.

Dopo un certo tempo, quando questa legge era iscritta nell'ordine del giorno, ci vennero distribuiti tutti gli emendamenti formanti lo stampato 97-B non illustrato da alcuna relazione. E questo ho detto soltanto per dimostrare che ignoravo (e dovevo ignorarlo non essendo pratico della materia) le ragioni che avevano indotto la Commissione ed il Governo a trasformare l'articolo 12, così come sono stati trasformati tanti altri articoli. Ora ho udito le ragioni addotte dal ministro in difesa di quest'articolo 12; ho però avuto il torto di non trovarmi presente l'altro ieri al discorso dell'onorevole mio amico Raggio; e

quindi, con mio dispiacere, non posso tener conto di quanto egli ha detto.

Il ministro ha fatto dei calcoli molto sottili per dimostrare che coloro, che si chiamano agrari, avevano torto d'opporsi allo incoraggiamento che con quest'articolo 12 si dà all'importazione del grano dal Mar Nero.

Io non voglio ribattere con altri calcoli i suoi; ma credo che la condizione del grano sia tale in Italia, che esso non possa sopportare neanche il più piccolo danno. Quando anche mi aveste dimostrato che il danno è piccolissimo, sosterrò sempre che è meglio che non lo facciate.

Poichè sarà sempre vero che, incoraggiando la introduzione del grano estero in Italia e la formazione dei grandi depositi, si avrà inevitabilmente una depressione del prezzo del grano nei mercati nazionali molto maggiore di quella che possa essere calcolata se distribuite la cifra del premio da voi concesso sopra le tonnellate importate.

Questi calcoli li ritengo esatti; ma ritengo altresì che questo stimolo all'importazione, così come qualunque altro stimolo all'importazione dal Mar Nero, sia un danno assai notevole per l'agricoltura nazionale.

E notate, o signori, che il grano del Mar Nero è il gran nemico del grano italiano.

Il grano che viene in Italia, in massima parte non viene dall'America, dalle Indie, e da tutti gli altri paesi d'esportazione; ma in realtà non viene che dal Mar Nero.

È anche da notarsi che il grano non serve soltanto presso di noi a fabbricare il pane, come in tutti gli altri paesi, ma serve come materia prima d'una delle nostre principali industrie, quella delle paste alimentari. Ora per quest'industria delle paste alimentari, alcune regioni d'Italia, cioè le Puglie e la Sicilia, avevano quasi il monopolio d'una speciale qualità di grano, del grano duro, il quale non serve per fare il pane. E grano duro viene dal Mar Nero.

Ora, se non volete dare proprio l'ultimo colpo a un moribondo, non dovete favorire neppure coll'aumento di un centesimo l'introduzione del grano dal Mar Nero. Questa è la mia raccomandazione, e la ragione per la quale prego la Camera di approvare l'articolo proposto dall'onorevole Del Balzo.

L'onorevole ministro disse nel suo discorso di ieri che noi agrari potevamo essere contenti, se il Governo, accettando l'ordine



del giorno dell'onorevole Valli, avesse consentito di aumentare il dazio sul granone bianco, così da farlo diventare proibitivo. Io lodo moltissimo l'onorevole Valli per l'iniziativa da lui presa, e per la campagna da lui fatta in favore dell'agricoltura contro le adulterazioni; ma non vedo quale connessione questo argomento del granone bianco possa avere con quello della marina mercantile.

L'onorevole ministro disse ieri che le adulterazioni, che si commettevano introducendo farina di granone bianco nella farina di grano erano una frode, quasi un delitto.

Orbene, se il ministro ha conoscenza di questi delitti, egli ha un semplicissimo dovere, quello di impedirli immediatamente, senza aspettare da noi un voto che lo incoraggi a punire i colpevoli.

**Brin, ministro della marineria.** Non dissi questo!

**Salandra.** Dopo le parole del ministro della marina, da domani in poi, quando sarà presente il ministro delle finanze, che ora non vedo, cominceremo a domandargli che cosa intenda di fare per impedire che la farina di grano sia adulterata con quella del granone bianco; perchè, dopo gli ordini del giorno presentati, e le dichiarazioni del Governo, che io ritengo sincere, se voi non provvedete immediatamente, di granone bianco ne verrà tanto in pochissimo tempo, che finchè non sarà esaurita tutta la provvista, il delitto seguirà a perpetrarsi per un pezzo.

Quindi le due cose non hanno a che vedere fra loro; e la questione del granone bianco, dopo le parole dell'onorevole ministro di ieri, la ritengo decisa, non nell'interesse degli agricoltori, i quali hanno poco a che vedere in questa materia, ma nell'interesse dell'erario, della pubblica morale e dell'igiene, che sono superiori a tutti gli altri interessi particolari, e che il Governo è obbligato a difendere.

Osserverò infine che si può impedire la importazione del granone bianco portandone il dazio a sette lire; ma se si stimolerà l'importazione del grano dal Mar Néro, si avrà alcun benefico effetto per la nostra produzione nazionale.

Si farà forse un vantaggio alla finanza, ma non lo si farà all'agricoltura.

Concludo perciò pregando nuovamente la

Camera di votare l'articolo sostitutivo proposto dall'onorevole del Balzo.

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

**Brin, ministro della marineria.** Io mi stupisco che di una disposizione così anodina si sia voluto fare oggetto di una discussione così grave, sembrando che essa vada a ledere una quantità di interessi legittimi. Mi pare proprio che si sia voluto condensare del fumo a proposito di questa questione, che non ha, secondo me, nessun valore.

A me pare che la questione del grano non c'entri affatto con la legge che stiamo discutendo, e che, trattandosi di fare del protezionismo, si dovrebbe fare tanto a favore dell'agricoltura, quanto a favore dell'industria della navigazione.

Ora io osservo che quando una nave arriva in un porto, con queste disposizioni di legge che le accordano un premio, viene a ricevere 600 lire, mentre i produttori di grano sono protetti, contro il carico di grano che essa porta, da un diritto di 250 mila lire. Il venire dunque a dire che noi qui vogliamo sacrificare l'interesse agrario e favorire unicamente l'interesse della marina è un'assurdità.

L'onorevole Del Balzo ha fatto un dilemma, con i rispettivi corni, e ha detto: o favorisce ed allora dobbiamo impedirlo; o non favorisce e allora è inutile. Io dico, mentre che sopra una merce che ha un valore di 220 lire la tonnellata, 60 centesimi non hanno nessuna influenza; sul nolo che è di 7 o 8 lire l'ha; quindi mentre è un beneficio apprezzabile per la marina mercantile, non è apprezzabile per l'interesse agricolo.

Del resto loro credono che con questo piccolo premio di navigazione, ci sia uno stimolo (come ha detto l'onorevole Salandra) per far venire questo grano. Ora la Francia da molti anni ha 1.10 invece dei nostri 60 centesimi. Ma io non ho mai veduto che una nave francese abbia fatto concorrenza agli inglesi, che abbia portato grano a miglior prezzo degli inglesi. Credo che in tutta Italia non arrivi mai una nave francese con grano.

Come ha detto bene l'onorevole Raggio, chi determina è la marina inglese con la sua preponderanza enorme di navi, con le sue immense tonnellate di vapori.

Che influenza vuole che esercitino 30 o 40 mila tonnellate, di cui può disporre la marina italiana?

**Leali.** E allora? Finisce allora l'interesse della legge?

**Brin, ministro della marineria.** Io dico: si vuol fare una ingiustizia alla marina, quando parlano sempre del terzo che portano i nostri vapori dal Mar Nero. Ma io ricordo che una volta era orgoglio legittimo dell'Italia, che la bandiera sarda e napoletana erano, si può dire, padrone del Mar Nero; adesso sono contenti che questa nostra bandiera sia stata ridotta ad un terzo, e desiderano che scompaia. (No! no!)

*Una voce.* Sono esagerazioni!

**Brin, ministro della marineria.** Ora la nostra deliberazione ha detto: mettetevi d'accordo. La Commissione ha detto che un aumento di centesimi 40 alla tassa d'ancoraggio non fa nulla; e infatti non avvantaggia niente il prezzo del grano.

L'onorevole Raggio diceva: dal momento che montate sul cavallo dei principii ed abbiamo detto che centesimi 60 non influiscono, non violiamo i principii. Noi abbiamo concesso 40 centesimi di aumento sulla tassa di ancoraggio. Ora io ammetto che influiscano niente quest'aumento, come niente influisca i 60 centesimi sul prezzo del grano che vale 220 lire la tonnellata. Quindi l'interesse agrario qui non ci ha nulla a che fare. Ciò che determina il prezzo di una merce è il nolo, il quale è stabilito sui prezzi di tutte le marine del mondo. Questo piccolo concorso non influirà menomamente sul prezzo del grano.

L'onorevole Salandra con molta abilità ha detto: la questione del granone è cosa diversa; non si tratta di un compenso. Io non ho mai detto che si trattava di un compenso; ho detto che vi sono delle questioni che influiscono molto di più ed ho citato quella del granone che era in discussione.

Io capisco che, quando si introduce in Italia il granone e lo si esporta poi, mescolato alla farina di grano, colla restituzione di lire 7.50 in luogo di lire due, come spetterebbe, capisco che si commette una frode a danno dell'agricoltura ed è legittimo il dovere di difenderla, poichè si tratta di una differenza di 4 o 5 lire.

Ma nel caso nostro si tratta di tre centesimi, e chi mai può credere che il commercio tenga calcolo per le sue speculazioni di due o tre centesimi di aumento al quintale sul grano?

L'onorevole Del Balzo che ha trattato a

fondo la questione ha troppa intelligenza per non comprendere che è una questione di lana caprina e che non ha la minima influenza.

Egli ha detto, e lo ha ripetuto l'onorevole Salandra, ma come va che prima non c'era quest'articolo? Anzitutto fo osservare che il primitivo progetto della Commissione non era stato, a mia intesa, concordato col Ministero; era una proposta come le altre, che ho esaminata, e quindi ho presentato degli emendamenti.

Da che cosa sono venuti questi emendamenti?

Dal fatto che la marineria francese nella nuova legge ha questi premi per il grande cabotaggio nel Mediterraneo, e che anche la marineria austro-ungarica, seguendo l'esempio della francese, ha stabilito questi premi.

Io ho detto: cerchiamo di proteggere anche la nostra marineria; perchè dobbiamo disarmarla di fronte alla concorrenza, che le si fa alle nostre porte nel Mar Nero, e nel Mar d'Azof, dove l'Italia si dovrebbe far vedere ed esercitare il suo commercio?

Ora io ripeto, mentre ciò ha grande importanza per la marina, non ne ha alcuna per l'agricoltura, ed io faccio appello agli agrari, perchè mi dicano se questa disposizione può avere la minima influenza sul prezzo del grano.

Guardino quello che succede in Francia ed in Austria-Ungheria!

Non si è fatto venire un chilogrammo di grano di più, e non hanno ottenuto dei noli minori; hanno i noli, che son determinati dal mercato del mondo.

Si è parlato poi della marina ligure, come della maggiore interessata in questa questione; ebbene, io dico che questo interesse riguarda più la marina del Mezzogiorno, la quale ha dei bastimenti, che fanno questo commercio del Mar Nero.

Difatti ho qui parecchi telegrammi di Case napoletane, siciliane e di Bari, che fanno questo commercio, che si interessano della questione.

Ripeto, si tratta proprio di un interesse legittimo della marina mercantile, ed è una crudeltà da parte degli agrari di osteggiarlo, degli agrari, i quali non ne avranno il minimo vantaggio.

*Voci.* Ai voti, ai voti!

**Presidente.** Onorevole Pantano, ha facoltà di parlare.

**Brin, ministro della marina.** Permetta. Debbo rispondere all'onorevole Valli. Io rispetto le opinioni tutte degli agrari, ma vorrei che andassero appresso a cose positive e non a cose aeree, che guastano gli interessi degli altri senza ottenere alcun beneficio. Io credo che un aumento infinitesimale di 20 centesimi sul dazio del grano, otterrebbe maggiori effetti. Eppure credo che si commoverebbero di più per dare quest'aumento di 20 centesimi. Quanto al granone bianco che sostituisce una quantità di grano, perchè lo esportano come grano frodando l'erario e facendo un danno all'agricoltura (e basta osservare che tutti gli anni questo granone bianco aumenta) io trovo che è un legittimo interesse (e credo di poter parlare anche a nome dei miei colleghi) e che si debba provvedere.

Perciò accetto l'ordine del giorno perchè su questo terreno troveranno sempre il Governo disposto a tutelare gli interessi legittimi dei quali si deve tener conto.

*Voci.* A domani!

**Presidente.** Onorevole Pantano, ha facoltà di parlare.

**Pantano.** Se si vota esclusivamente questa parte dell'articolo, io non parlerò; se però si deve votare tutto l'alinea che riguarda il cabotaggio...

**Presidente.** L'alinea che riguarda il cabotaggio è stato già approvato!

**Pantano.** Anche questo era approvato! In ogni modo, se si vota soltanto il comma primo, sta bene.

**Presidente.** Onorevoli colleghi, noi abbiamo finora discusso la questione riguardante il comma B. Potremmo votare questa parte dell'articolo e l'ordine del giorno dell'onorevole Valli fino al comma B, rimandando tutto il rimanente a domani.

Ha facoltà di parlare per una dichiarazione l'onorevole Palizzolo.

**Palizzolo.** Poichè pare che l'articolo non sarà tutto votato oggi, ma una parte si dovrà discutere domani, farò domani una dichiarazione.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Valli Eugenio per una dichiarazione.

**Valli Eugenio.** Io non ho che una semplice dichiarazione a fare in risposta all'onorevole Salandra. Sembrerebbe quasi che tra l'onorevole Brin e me fosse avvenuto una specie

di concordato per l'approvazione dell'ordine del giorno. (*No! no!*)

Devo dichiarare che c'è stato uno scambio d'idee fra l'onorevole Brin e me, unicamente per l'ordine del giorno, ma che non c'è stato concordato di nessun genere.

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

**Randaccio, relatore.** La Commissione dichiara che non può accettare l'emendamento proposto dall'onorevole Del Balzo e dai suoi compagni. Dirò loro che sono incorsi in un errore. L'argomento principale svolto dall'onorevole Del Balzo fu questo: che dato il premio ai bastimenti, premio da lui calcolato in 1000 lire, il negoziante ha un guadagno maggiore e lo realizza sul carico. Questo non è vero, perchè il premio lo guadagna l'armatore; e il negoziante che ha fatto venire il grano è completamente estraneo a questa partita.

Inoltre lo prego di considerare questo fatto: che la maggior parte del terzo del grano venuto dall'estero, si compone di grano duro, il quale deve venire ad ogni modo, non potendo noi farne a meno, perchè nè le Puglie, nè la Sicilia non ne producono una quantità sufficiente per la fabbricazione delle nostre paste.

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

**Imbriani.** Faccio questa dichiarazione, perchè non prenderò più parte alla discussione di questa legge se non per votare contro di essa. Un falso principio conduce a false conseguenze; conduce al bisogno, che ha inteso il deputato Valli, di quella sua dichiarazione, in seguito alla proposta del ministro, e della quale dichiarazione ha sentito il bisogno perchè...

**Valli Eugenio.** Perchè l'aveva dichiarato l'onorevole Salandra!

**Imbriani.** ... perchè c'erano le parvenze di una specie di concordato. Che se non ci fossero state queste parvenze, non avrebbe sentito la necessità di allontanare un sospetto, che non dovrebbe neppure essere supponibile.

**Valli Eugenio.** Che c'entro io?

**Imbriani.** Non c'entrate voi; ma c'entra il ministro, il quale ha esortato la Camera ad approvare questa legge, facendo delle dichiarazioni che non ci hanno nulla a che fare.

Non è certo un sistema corretto quello seguito dal signor ministro. (*Rumori*).

Dunque questo principio dei premi di navigazione io non lo posso approvare; io quindi non approverò una legge, che serve soltanto al vantaggio di otto o dieci speculatori. Leggi simili non si propongono, non si discutono e non si approvano! (Bravo! *all'estrema sinistra*).

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

**Brin, ministro della marineria.** Mi pare che, quando si fanno delle affermazioni gravi, come quelle dell'onorevole Imbriani, il primo dovere sia quello di provarle.

**Imbriani.** Se volete, posso dirvi anche i nomi!

**Brin, ministro della marineria.** Ora io dico, che sarebbe un far torto al Parlamento italiano, Camera e Senato, se, dopo aver votato, undici anni fa, questa legge, si fosse preoccupato del bene di sette od otto persone. E per vedere che non è vero quanto dice l'onorevole Imbriani, basta leggere la liquidazione dei premi dati alla marina mercantile, nella quale si trova che la maggior parte di questi premi sono stati dati alle navi mercantili a vela, che sono in numero immenso.

Avrebbe forse potuto ingannarsi il Parlamento nel votare questa legge; ma essa ha durato dieci anni ed io non ho mai sentito quest'accusa, che oggi è stata fatta dall'onorevole Imbriani. E dico dippiù, che, se questa legge non avesse funzionato bene, certamente il Parlamento avrebbe fatto dei reclami, allorchando per due volte n'è stata votata la proroga.

Ora, è possibile che la Camera ed il Senato si siano lasciati indurre proprio da questi sette od otto interessati? Io credo di no, e sono persuaso che il Parlamento italiano sia stato spinto a ciò da tutt'altre considerazioni.

Possiamo avere sbagliato! Ma è possibile che si sieno anche sbagliate la Francia e l'Austria-Ungheria?

Io non ritorno sulla questione del grano. L'interesse agrario non ci ha niente a che fare.

L'onorevole Leali diceva: « Il prezzo è così basso che non possiamo più resistere alla concorrenza. » Se questo è, la Camera domandi un aumento del dazio protettore. Questa è una conseguenza necessaria. Ma non può ottenere nulla, in quel senso, da questa legge sui premi alla marina mercantile.

**Presidente.** Come la Camera ha inteso, l'ordine del giorno dell'onorevole Valli Eugenio

è accettato dal Governo. Procederemo quindi alla votazione su quest'ordine del giorno. Poi metterò a partito l'articolo sostitutivo dell'onorevole Del Balzo, e poi l'articolo proposto dal Governo e dalla Commissione, fino al comma d.

*Voci.* A domani! a domani!

**Presidente.** L'onorevole Del Balzo ha facoltà di parlare.

**Del Balzo.** Onorevole presidente, è mezzogiorno e un quarto!

**Presidente.** Sono agli ordini della Camera, se crede di rimandare la discussione a domani.

**Brin, ministro della marineria.** Io non vorrei far pressioni sulla Camera, ma mi pare che la questione sia stata discussa abbastanza, se rimandiamo sempre..

*Voci.* Ai voti!

*Altre voci.* A domani!

**Leali.** Chiedo di parlare.

**Presidente.** Su che cosa?

**Leali.** Domando che si rimetta la votazione a domani. Siamo una cinquantina di deputati!

**Presidente.** Domani saremo quaranta!

**Leali.** No; saremo in più, e tutti assumeranno la responsabilità di quello che votano.

Del resto, volete votare oggi? Noi chiederemo la votazione nominale! (*Rumori*).

Dunque rimandiamo a domani!

**Diligenti.** Chiedo di parlare.

**Presidente.** Parli.

**Diligenti.** A me pare che la questione non interessi soltanto la marineria mercantile, ma anche l'agricoltura. Desidererei, quindi, che a questa discussione intervenisse anche il ministro d'agricoltura e commercio.

**Presidente.** Il ministro di agricoltura è rappresentato dagli altri suoi colleghi.

**Diligenti.** Trattandosi di pregiudicare questioni così gravi, credo sia necessario conoscere il parere del ministro competente.

Per questa ragione, domanderei che si rimandasse la votazione a domani.

*Molte voci.* A domani! a domani!

**Presidente.** Allora, viste le insistenze, che vengono da molte parti della Camera, rimanderemo a domani il seguito di questa discussione.

La seduta termina alle 12,15.

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