

VI.

TORNATA DI MERCOLEDÌ 23 NOVEMBRE 1898

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ZANARDELLI.

INDICE.

Atti vari:

Disegni di legge (*Presentazione*):

Tributi locali (CARCANO) Pag. 117

Ricchezza mobile (Id.) 117

Provvedimenti del tesoro (VACCHELLI) 118

Conto corrente coi personali militari (Id.) 118

Relazioni: (*Presentazione*):

Bilancio delle finanze (CARMINE) 95

Bilancio dei lavori pubblici (DANIELI) 96

Bilancio della guerra (MARAZZI) 106

Dimissioni dei deputati COLAJANNI e DELLA
ROCCA 96-97

Oratori:

AFAN DE RIVERA 97

CASALE 98

FORTUNATO 96

LAZZARO 97

MAGLIANI 98

MAJORANA A. 97

PANTANO 96

PRESIDENTE 97

Esposizione finanziaria (VACCHELLI) 107

Interrogazioni:

Ponte sul Trebbia:

Oratori:

CHIAPUSSO, *sotto-segretario di Stato per i la-*
vori pubblici 98-99

FERRARIS N. 98

Linea Genova-Spezia:

Oratori:

CHIAPUSSO, *sotto-segretario di Stato per i la-*
vori pubblici 100

COSTA-ZENOGGIO 101

DE NOBILI 101

FARINA E. 102

Torpediniere nel porto di Ancona:

Oratori:

BOSDARI Pag. 103

PALUMBO, *ministro della marina* 103

Comunicazioni della Sicilia con l'Estremo O-
riente:

Oratori:

DI SAN GIULIANO 104

MAZZIOTTI 105

NASI, *ministro delle poste e dei telegrafi* 105

Osservazioni e Proposte:

Oratori:

CARCANO, *ministro delle finanze* 115

SONNINO 117

Votazioni segrete:

Nomina di Commissioni 116

La seduta comincia alle ore 14.10.

Fulci Nicolò, *segretario*, legge il processo verbale della seduta di ieri, che è approvato.

Presentazione di relazioni.

Presidente. Invito l'onorevole Carmine a venire alla tribuna, per presentare una relazione.

Carmine. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione della Giunta generale del bilancio sullo stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze, per l'esercizio finanziario 1898-99.

Presidente. Questa relazione sarà stampata.

distribuita agli onorevoli deputati, e inscritta nell'ordine del giorno per la tornata di domani.

Onorevole Danieli...

Danieli. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione della Giunta generale del bilancio, sullo stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici, per l'esercizio finanziario 1898-99.

Presidente. Anche questa relazione sarà stampata, distribuita agli onorevoli deputati, e inscritta nell'ordine del giorno, dopo quella riguardante il bilancio del Ministero delle finanze.

Congedi.

Presidente. Hanno chiesto un congedo, per motivi di famiglia, gli onorevoli: Cortese, di giorni 2; Penna, di 10; Bonin, di 8; Bracci, di 8; Aguglia, di 6; Chiaradia, di 8. Per ufficio pubblico, l'onorevole Cavalli, di 8.

(Sono conceduti).

Presentazione di una proposta di legge.

Presidente. L'onorevole Mazza ha ripresentato una proposta di legge di sua iniziativa, che sarà trasmessa agli Uffici per l'ammissione alla lettura. Anche l'onorevole Lucca ha presentato una mozione che, a termini del regolamento, sarà mandata agli Uffici per l'ammissione alla lettura.

Dimissioni dei deputati Colajanni e Della Rocca.

Presidente. La Presidenza ha ricevuto dall'onorevole Colajanni la seguente lettera:

« Illustrissimo sig. presidente,

« La prego vivamente di presentare e di fare accettare le mie dimissioni da membro della Camera dei deputati.

« Mi creda, ecc.

« Firmato: Colajanni. »

Su queste dimissioni ha facoltà di parlare l'onorevole Fortunato.

Fortunato. Prego la Camera di non accettare le dimissioni presentate dall'onorevole Colajanni. La Camera sa da qual motivo queste dimissioni sono state determinate: un motivo che si può spiegare, ed anche giustificare da parte dell'onorevole Colajanni, ma a cui qualunque Camera non può acconsentire senza

violare il principio di libertà consacrata dallo Statuto al nostro mandato politico.

Per questo, e per il valore e per la virtù dell'uomo, io mi auguro che la Camera vorrà accogliere la mia proposta che è quella di non accettare le dimissioni dell'onorevole Colajanni. (*Bravo!*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Pantano.

Pantano. Sento il dovere di unire la mia parola a quelle nobilissime pronunziate dal collega Fortunato. L'onorevole Colajanni, si reputa in conflitto con una parte dei suoi elettori, proprietari ed industriali di miniere di zolfo; i quali si credono soverchiamente offesi della legge sugli infortuni del lavoro da lui, come da noi, votata.

In fondo a tutto ciò esiste un equivoco; perchè non è la legge sugli zolfi in sè stessa che ha gittato questi malumori, quanto le modalità della sua applicazione; inquantochè l'uniformità del regolamento, che non tien conto delle condizioni peculiari dell'industria zolfifera, fa sì che l'azione della legge stessa si ripercuota in modo più gravoso in Sicilia che altrove.

Non è dubbio che di mano in mano che saranno poste in piena evidenza queste disarmonie, Camera e Governo, nelle rispettive attribuzioni, penseranno ad eliminarle; ed è di lieto augurio la costituzione già in Sicilia di un Sindacato, che ha assicurato circa 15 mila operai, sottraendoli alle enormi pretese della Cassa nazionale, ed inaugurando un nuovo stato nei rapporti economici, tra operai e industriali di quell'isola. Però, la vivissima polemica che precedè questo stato di cose, indusse l'onorevole Colajanni a dare le proprie dimissioni, non volendo subordinare al tornaconto elettorale il compimento del proprio dovere. Ciò onora l'uomo; ma indica, come disse l'onorevole Fortunato, alla Camera la propria deliberazione perchè essa ha il precipuo dovere di tener alto nei suoi membri il sentimento della tutela suprema degli interessi nazionali. Ed io sono sicuro che la manifestazione non dubbia della Camera avrà il plauso dell'immensa maggioranza degli elettori del collegio di Castrogiovanni; i quali, mandando in questa Camera, per tanti anni e con nobile costanza l'onorevole Colajanni, sapevano e sanno che egli nell'adempimento del proprio mandato, non guarda in faccia nè ad amici nè ad avversari, di una cosa sola

pensoso, di essere sempre in piena armonia con la propria coscienza. (*Bravo! Bene!*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Majorana Angelo.

Majorana Angelo. Assai volentieri mi associo alle parole ed alle proposte degli onorevoli Fortunato e Pantano, e nel far ciò sono convinto di interpretare i sentimenti anche della deputazione siciliana, di cui l'onorevole Colajanni è così degno ornamento. (*Bene!*)

Presidente. Prima ancora di dare comunicazione alla Camera della lettera di dimissioni dell'onorevole Colajanni mi ero tenuto in dovere, come pure per l'onorevole Della Rocca di cui leggerò la lettera, di fare uffici affinché questi nostri colleghi ritirassero le dimissioni; e posso testimoniare che la lettera di risposta dell'onorevole Colajanni mi fa ritenere essere sussistenti le ragioni delicatissime, accennate dagli onorevoli Fortunato e Pantano, che determinarono le sue dimissioni.

Ciò premesso, metto ai voti la proposta dell'onorevole Fortunato, cui si sono associati gli onorevoli Pantano e Majorana Angelo, che la Camera non accetti le dimissioni dell'onorevole Colajanni.

(*È approvata.*)

Darò ora lettura di un'altra lettera con la quale l'onorevole Della Rocca dà le dimissioni.

« Napoli, novembre 1898.

« A Sua Eccellenza

« Il presidente della Camera dei deputati
« Roma.

« Imperiose circostanze personali, non mi permettono, in questo periodo di tempo, partecipare come vorrei e come dovrei con assiduità e con intenso studio, a' rilevanti e diuturni lavori che ora più che mai incombono alla Camera elettiva, cui ebbi l'onore di appartenere per circa sei lustri!

« Laonde ho divisato di rassegnare le mie dimissioni dall'alto ufficio di deputato nazionale.

« Posto ciò, restituisco integro ed incontaminato il mandato al Corpo elettorale che, con raro esempio di coerenza, mi fu largo della sua fiducia durante dieci Legislature e per quattordici elezioni, fiducia che volle solennemente riconfermarmi anche quando, come nel 1873, per ragioni politiche, io intendevo ritrarmi dall'agone parlamentare!

« Mando un reverente omaggio a V. E., ed all'insigne Assemblea nazionale, che Ella con tanto lustro presiede; ed un riconoscente addio al nono Collegio di Napoli che mi delegò quale uno de' rappresentanti della Nazione.

« Con immutabile devozione ho il pregio di raffermarmi: obbedientissimo

« *Firmato:* Gio. Della Rocca. »

Ha chiesto di parlare su questa domanda di dimissioni l'onorevole deputato Lazzaro. Ha facoltà di parlare.

Lazzaro. La Camera saprà che l'onorevole deputato Della Rocca è stato per quasi 30 anni fra coloro che possono bene qualificarsi per decoro del Parlamento italiano. Assiduo nei lavori parlamentari, onesto, indipendente, uomo di carattere negli uffici governativi, l'onorevole Della Rocca è uno di quelli che meritano la stima e la simpatia della Camera.

Un momentaneo scoraggiamento lo ha indotto a rassegnare il mandato ai suoi elettori. La Camera, secondo me, non deve seguire l'onorevole Della Rocca in questo scoraggiamento poichè se lo facesse verrebbe a privarsi di uno di quegli uomini che possono essere utilissimi alle sue funzioni e i cui servizi il Paese attende, di uno di coloro che pure sempre per lunghi anni lo hanno onoratamente servito.

Io perciò prego la Camera, in conformità alla deliberazione precedente, di non accettare queste dimissioni. Io son sicuro che il voto unanime di questa Camera torrà l'onorevole Della Rocca dal suo momentaneo scoraggiamento e ci darà il piacere di vederlo qui tra noi nuovamente a partecipare ai nostri lavori. Credo che il voto della Camera risponderà a quello, non solo della città di Napoli, ma di tutto il Paese. Quindi propongo che non si accettino le dimissioni dell'onorevole Della Rocca.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Afan De Rivera.

Afan De Rivera. Io sono lieto di unire la mia voce a quella autorevolissima dell'onorevole Lazzaro nel pregare la Camera di non accettare le dimissioni dell'onorevole nostro collega Della Rocca, le quali sono motivate da ragioni di estrema delicatezza da parte sua, perchè gli è sembrato che, per ragioni particolari, non avrebbe potuto assistere alla

Camera con quella assiduità, con cui vi ha assistito durante il lungo tempo che ha tenuto il mandato legislativo.

L'onorevole Della Rocca appartiene ormai al Parlamento da dieci Legislature: egli è uno dei veterani di questa Camera. Il suo stato di servizio parlamentare è noto ed è fra i più brillanti. Io quindi credo di interpretare il pensiero unanime della Camera, pregandola di non volere accettare le dimissioni dell'onorevole Della Rocca.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Magliani.

Magliani. Anche a nome del collega De Bernardis, che me ne ha dato incarico espresso, prego la Camera di respingere le dimissioni dell'onorevole nostro collega Della Rocca. Pur apprezzando la delicatezza dei motivi che le ispirarono, confido che la Camera vorrà unanimemente accogliere questa nostra proposta e che l'onorevole Della Rocca vorrà recedere dal suo proposito.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Casale.

Casale. Alle parole dei miei colleghi unisco la mia, pregando la Camera di accogliere la proposta dell'onorevole Lazzaro.

Presidente. Pongo a partito la proposta dell'onorevole Lazzaro, a cui si sono associati gli onorevoli Afan De Rivera, Magliani e Casale, perchè le dimissioni dell'onorevole Della Rocca non siano accettate. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvata).

Allora mi farò un dovere di trasmettere il voto della Camera all'egregio nostro collega.

Interrogazioni.

Presidente. L'ordine del giorno reca lo svolgimento delle interrogazioni.

La prima è quella dell'onorevole Ferraris Napoleone al ministro dei lavori pubblici per conoscere se intenda sciogliere la promessa, ripetuta più volte dal Governo, della costruzione di un ponte sul Trebbia ad esclusivo servizio della linea ferroviaria Alessandria-Piacenza, liberando il ponte provinciale da una servitù dannosissima alla viabilità ordinaria ed al commercio; se non creda questo il momento opportuno di pro-

curare con essa lavoro alla provincia Piacentina che ne ha grande bisogno. »

Ha facoltà di parlare l'onorevole sotto-segretario di Stato per i lavori pubblici.

Chiapusso, sotto-segretario di Stato per i lavori pubblici. L'onorevole mio amico Ferraris Napoleone si lagna perchè non è stata ancora definita l'eterna questione della liberazione del ponte provinciale sul Trebbia dalla servitù della ferrovia Alessandria-Piacenza.

L'onorevole Ferraris ha perfettamente ragione di lagnarsi per questo grandissimo ritardo, imperocchè la questione, che si rianoda a questo ponte, rimonta niente meno che a 40 anni addietro. Ma, detto questo, io richiamo l'attenzione dell'egregio collega Ferraris su ciò: se forse egli, invece che al Governo, non avrebbe dovuto rivolgersi alla provincia di Piacenza, la quale si è sempre ostinatamente rifiutata a concorrere nella spesa per la costruzione del nuovo ponte; e si è rifiutata sempre, nonostante che i giudicati della magistratura abbiano costantemente riconosciuto che la Provincia doveva concorrere in quella spesa.

Senza riandare la storia di questa annosa questione, io dirò soltanto che è intendimento assoluto del Governo di venire ad una soluzione della questione medesima nell'interesse e dello Stato e della Provincia. Ma naturalmente è necessario che anche la Provincia metta nella cosa, per parte sua, tutta la miglior volontà. E per dimostrare all'onorevole Ferraris che il Governo è perfettamente in buona fede nel fare questa dichiarazione e questa promessa, io gli dirò che la questione finanziaria qui proprio non c'entra affatto, doppochè i fondi per costruire il nuovo ponte sono quasi al completo.

Credo che, se non altro, queste dichiarazioni varranno a rendere soddisfatto l'onorevole interrogante.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Ferraris Napoleone.

Ferraris Napoleone. Ringrazio l'onorevole sotto-segretario di Stato per i lavori pubblici della benevola risposta datami. Egli però porta la questione nel campo del diritto che ormai è stato abbandonato, anzi il giudice pronunciossi al riguardo incompetente. Già fin dal 1888, per dichiarazione stessa del ministro Genala, fu assodato che non competeva alla provincia di Piacenza concorrere nella spesa per la costruzione del ponte nel

Aggiungo subito che, trattandosi di una questione la quale si trascina, come egli ha ben detto, da oltre 40 anni, mi pare quasi strano che dopo tante promesse dei ministri fatte in seguito ad interpellanze ed interrogazioni, promesse di interessamento e di studi, si debba anche oggidì ricordare che vi è un impegno preso e non soddisfatto.

Io stesso nel 1894 rivolsi una interpellanza all'allora ministro Saracco, il quale risposemi che egli era in procinto di studiare un progetto che, se accettato, avrebbe data completa soddisfazione alla provincia di Piacenza.

Mi parrebbe ormai tempo di troncare ogni indugio. Io tengo conto della promessa dell'onorevole Chiapusso: ormai ogni difficoltà dovrebbe essere scomparsa, tanto più che la necessità del ponte è indiscutibilmente ammessa e dall'Amministrazione della ferrovia e dal Governo. È poi verissimo che nemmeno la questione finanziaria può fare ostacolo, giacchè la linea ferroviaria Piacenza-Alessandria appartiene ad una Società per azioni e di queste per nove decimi è possessore lo Stato.

Ora la Società della ferrovia ha un'amministrazione speciale che fin dal 1880 ha cominciato a stabilire un fondo per la costruzione del secondo binario: questo è già completo tranne per la parte che deve correre sul ponte. Io ho potuto anche accertarmi che la spesa per questo ponte, secondo un progetto fatto dall'Amministrazione ferroviaria ed approvato pure dal Consiglio dei lavori pubblici, nemmeno raggiunge la somma di lire 1,300,000.

Il deposito che esiste nella Cassa depositi intestato alla Società della ferrovia Alessandria-Piacenza, allo scopo di completare il secondo binario a tutto il 1897, ascende alla somma di oltre 4,126,000 lire, ossia tre volte tanto di quello che occorre per la costruzione del ponte stesso.

Io domando perchè il Governo non voglia por mano a questo lavoro destinato a dar completa soddisfazione alla provincia di Piacenza la quale è danneggiata dall'occupazione della strada provinciale, che serve di comunicazione tra la campagna e la città, la quale è ormai resa inservibile.

Prego l'onorevole sotto-segretario di Stato, che mi ha così gentilmente risposto, di esaminare la cosa e, riconosciuto che non sussis-

tono difficoltà e accertata l'esistenza del fondo necessario per la costruzione del nuovo ponte, di dare soddisfazione al giusto desiderio della provincia piacentina; procurando in questi tempi tanto tristi per la nostra Provincia lavoro alle classi operaie in mezzo alle quali purtroppo già ebbero a lamentarsi dolorose agitazioni.

Farebbe atto prudente e politico il Governo qualora risolvesse prontamente questa questione; ed io mi affido nell'opera dell'onorevole sotto-segretario di Stato, che mi onora della sua amicizia, e della risposta del quale, poichè rivestita di forma così cortese per me, io mi dichiaro pienamente soddisfatto.

Chiapusso, sotto-segretario di Stato per i lavori pubblici. Domando di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Chiapusso, sotto-segretario di Stato per i lavori pubblici. Non so se ho udito esattamente le parole dell'onorevole Ferraris, ma credo di avere capito che la provincia di Piacenza insiste nel dire che non è in obbligo di concorrere nella spesa. Questo mi rincrescerebbe assai perchè il Governo opina diversamente. Esso deve tutelare gli interessi dell'erario, e quindi è naturale che pretenda dalla Provincia ciò che questa deve nell'interesse dello Stato. Del resto l'onorevole Ferraris può essere persuaso che il Governo non mancherà di insistere presso la Provincia, e che si adopererà ad ogni modo per risolvere alla fine questa questione che dura da troppo lungo tempo.

Presidente. Vengono ora le seguenti quattro interrogazioni riguardanti lo stesso argomento:

Costa-Zenoglio, al ministro dei lavori pubblici, « per sapere come intenda per l'avvenire assicurare le comunicazioni tra una parte dell'Alta e la Media Italia rese difficili per l'insufficienza della linea Genova-Spezia e qualche volta interrotte per le continue frane che minacciano il tratto Sestri Levante-Spezia. »

De Nobili, ai ministri dei lavori pubblici, della guerra e della marina, « per conoscere se e come, in vista dei pericoli ai quali è continuamente esposta la ferrovia ligure della riviera di Levante e delle frequenti e prolungate interruzioni di servizio che ivi avvengono, intendano provvedere alle esigenze strategiche e commerciali assicurando le comunicazioni ferroviarie fra Genova e Spezia. »

De Nobili, al ministro dei lavori pubblici, « sulla prolungata interruzione del servizio ferroviario nella linea Genova-Spezia senza che menomamente si sia provveduto a ristabilire le comunicazioni fra le due città, in modo da evitare ai viaggiatori le spese quattro volte maggiori del percorso Spezia-Sarzana-Parma-Alessandria-Genova. »

Farina Emilio, al ministro dei lavori pubblici, « per conoscere i motivi per cui non si ristabilisce il servizio regolare sulla linea Genova-Spezia e sulle linee che ne diramano, provvedendo in un modo qualsiasi, o per terra o per mare, alla interruzione fra Corniglia e Vernazza. »

Ha facoltà di parlare l'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.

Chiapusso, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Come la Camera ha inteso dalla lettura di queste quattro interrogazioni, si può considerare che i desideri espressi dagli onorevoli interroganti concernano due punti essenziali, l'uno, sostenuto dall'onorevole Costa-Zenoglio e dall'onorevole De Nobili, l'altro sostenuto dall'onorevole De Nobili e dall'onorevole Farina.

Il primo punto si riferisce alle deplorevoli condizioni della linea, che mettono in pericolo le comunicazioni dell'alta con la media Italia sulla linea Genova-Spezia. Gli onorevoli interroganti dicono che queste comunicazioni, ove la linea Genova-Spezia venisse per caso interrotta, sarebbero quasi del tutto troncate. Ebbene questo non è perfettamente esatto, perchè l'alta e la media Italia sono messe in comunicazione da due altre linee, la Piacenza-Bologna e la Piacenza-Parma-Spezia.

Ma, a parte questa questione, essi sostengono che la linea si trova in cattive condizioni e che quindi è impossibile mantenerla, anche se si spendessero per essa ingenti somme. A questo riguardo debbo dichiarare che realmente essi, non dico che abbiano perfettamente ragione, ma quasi: perchè la linea Genova-Spezia è stata costruita senza una idea ben precisa dello stato geologico, che presentavano i terreni da traversare; è stata costruita anche senza un concetto ben preciso dei bisogni militari.

È chiaro quindi che questa linea non risponde allo scopo per cui fu costruita e non risponde quindi al traffico immenso, che su di essa si verifica. Ma, io mi rivolgo agli onorevoli interroganti non come deputati del

luogo, ma come rappresentanti della nazione e domando loro: che cosa il Governo può fare? Dovrebbe costruire un doppio binario?

Questo è impossibile, perchè i difetti stessi della linea già costruita escludono assolutamente che si possa costruirvi un doppio binario.

Che cosa si dovrebbe dunque fare, esclusa questa prima soluzione? Costruire una nuova diramazione, la quale si internasse e venisse a raggiungere Spezia?

Questo sarebbe certamente anche l'ideale del Governo; ma lo possiamo noi raggiungere a questi lumi di luna? Lo consentono le finanze dello Stato? È impossibile pensare a costruire nuove linee, quando non siamo in grado nemmeno di costruire quelle che una legge ha imposto e che da lungo tempo aspettano il loro compimento.

Vedono gli onorevoli interroganti che sopra questo punto è impossibile l'andare d'accordo. Potremo andare d'accordo nell'intimo della nostra coscienza, ma non possiamo trovarci d'accordo col ministro del tesoro, il quale rifiuterebbe senza dubbio i mezzi per soddisfare questo legittimo desiderio.

Veniamo al secondo punto, quello trattato dall'onorevole De Nobili e dall'onorevole Farina. Essi non solo si estendono ad enumerare gli inconvenienti della linea, ma si lagnano ancora del modo col quale dalle Società, e quindi anche dal Governo, si è provveduto a riparare gli inconvenienti derivati dalla interruzione che si è verificata ultimamente e che potrebbe verificarsi anche in avvenire. Essi dicono che la Società ha mal provveduto a questi inconvenienti e che avrebbe, per esempio, dovuto provvedere al trasbordo per mezzo di un transito ippico.

Gl'interroganti, che conoscono i luoghi, devono sapere che questo provvedimento sarebbe stato impossibile. Il Governo non ha mancato di suggerirlo alla Società; ma essa ha recisamente rifiutato per due ragioni. La prima, perchè essa non era in obbligo di fare questo trasbordo, e difatti consultate bene le Convenzioni ferroviarie si vede che questo obbligo non può essere ad essa imposto. Il Governo avrebbe dovuto quindi assumere sopra di sé la spesa la quale non era di piccola importanza.

Ma una seconda ragione ha accampato la Società, sulla quale appunto si è fondato anche il Governo, ed è che l'interruzione sa-

rebbe stata riparata in brevissimo tempo. Difatti in diciassette giorni è stata completamente riparata, e dico completamente in quanto che in tredici giorni si è potuto effettuare il transito dei treni principali fra Genova e Spezia.

Ma gli interroganti muovono un altro appunto alla Società ed al Governo ed è quello di avere obbligato i viaggiatori a pagare una somma molto maggiore per il transito tra Sarzana, Parma e Genova.

Ora, se anche questo fosse vero, bisogna considerare che le Convenzioni ferroviarie sventuratamente darebbero perfettamente ragione alla Società; la quale avrebbe avuto diritto di far pagare la tariffa della linea che si percorreva.

Debbo però soggiungere che da informazioni assunte (perchè il Governo si è occupato grandemente di questa questione ed ha fatto osservazioni alla Società per vedere se non era possibile di diminuire questa tariffa) è risultato che la Società non obbligava i viaggiatori a pagare la tariffa intera ma solo faceva una aggiunta per quella maggiore difficoltà che si incontrava per la salita più ripida.

Cosicchè la tariffa intera non è stata applicata, ma è stata aggravata la tariffa ordinaria fra Spezia e Genova.

Per concludere, il Governo si è occupato grandemente di questa questione: vede davanti a sé le difficoltà grandissime che questa linea presenta e gli inconvenienti che su di essa possono ancora verificarsi; ha davanti a sé un problema da risolvere e lo studierà con tutto l'intelletto d'amore possibile; il solo impegno però che può prendere è questo, di fare all'attuale linea tutte le riparazioni che saranno necessarie per assicurare il traffico e il transito, ed a questo impegno il Governo certo non verrà meno.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Costa-Zenoglio.

Costa-Zenoglio. Prendo atto e ringrazio il sotto-segretario di Stato delle sue dichiarazioni. Faccio però osservare al medesimo che, di fronte alla insufficienza della linea Genova-Spezia, e di fronte alle condizioni pericolose in cui si trova il tratto Sestri-Spezia, il Governo dovrebbe iniziare degli studi per una linea succursale che, internandosi da Sestri Levante, per Vado, dovrebbe raggiungere la Spezia. Questa linea sarebbe real-

mente un miglioramento delle comunicazioni alle quali io ho accennato nella mia interrogazione e potrebbe sia sopperire alla insufficienza della linea Genova-Spezia, sia provvedere alle interruzioni che per disavventura potessero rinnovarsi.

Mi permetto altresì ricordare al Governo che la linea da me proposta diventerà necessaria fra qualche tempo, data la instabilità della linea mediterranea. Il Governo non ignora come il mare, lambendo il terreno su cui è costruita quella linea, produca dei movimenti, i quali rendono ad ogni tratto di tempo necessario il trasporto del binario. Questo stato di cose è ancora aggravato dal numero dei treni che giornalmente percorrono la linea; i quali col tremolio da essi cagionato rendono alle prime acque più facili le frane, come abbiamo avuto testè a lamentare.

E un'altra considerazione mi permetto aggiungere, tanto perchè il Governo porti su questo argomento tutta la sua attenzione. Tutti noi abbiamo appreso come stiasi trattando un accordo commerciale con la Francia. Ciò accadendo, non vi ha dubbio che il traffico della linea litoranea verrebbe di molto aumentato; quindi la necessità di pensare e di provvedere alla insufficienza di essa che verrebbe ad essere ancor maggiore in avvenire.

Confido, dunque, che il Governo vorrà iniziare gli studi necessari per una linea succursale interna, non potendosi, per i pericoli che presenta, costruire un doppio binario sulla linea attuale.

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

De Nobili. Posso dichiararmi soddisfatto dei sentimenti intimi che l'onorevole sotto-segretario di Stato ha manifestato, ma non posso del tutto dichiararmi soddisfatto per ciò che riguarda le intenzioni sue. La questione delle comunicazioni fra Genova e Spezia s'impone ed è questione non d'interesse locale, ma di interesse nazionale. Il traffico su quella linea è enorme; si può dire che essa sia la linea più importante d'Italia.

Se si fosse potuto costruire un secondo binario, certo che già lo si sarebbe costruito. Ora io domando: perchè le somme che si sarebbero dovute spendere per costruire un secondo binario, non s'impiegano per costruire una ferrovia interna che non sia minacciata e dal mare e dai monti sovrastanti? Urge il provvedere, altrimenti un giorno o l'altro

dovremo deplorare qualche immane disastro; giacchè vi sono dei tratti di linea ove il pericolo è permanente. Del resto, oltre che per evitare probabili disastri e per le esigenze commerciali, devesi provvedere anche dal punto di vista strategico.

L'onorevole ministro della marina e quello della guerra non ignorano certo l'importanza di questa linea, e la facilità con la quale potrebbe essere inutilizzata. Il Lokroy, in una sua pubblicazione, disse che il primo obbiettivo dell'armata francese, in caso di guerra, dovrebbe esser quello di distruggere la ferrovia Genova-Spezia; il Calvel, nel suo libro sul *Dominio dei Mari*, tradotto per cura dello stato maggiore italiano, dichiara che non riesce a comprendere come una linea che mette in comunicazione Genova con Spezia si sia costruita in quelle condizioni.

Ora, dati questi interessi nazionali, ripeto, i danari che si sarebbero dovuti spendere per costruire un secondo binario, si spendano per costruire una ferrovia sotto ogni riguardo più sicura.

Quanto alla seconda mia interrogazione, devo deplorare che per ben quindici giorni e Società ferroviaria e Governo non siano riusciti a stabilire un trasbordo tra Corniglia e Vernazza, o un altro mezzo di comunicazione tra Spezia e Genova.

Le cose non era difficile; tanto è vero che una società privata di propria iniziativa stabilì delle corse con un battello a vapore. I viaggiatori, dal momento che il Governo non aveva provveduto, per non pochi giorni hanno dovuto percorrere, passando per Parma, un tratto di ferrovia quattro volte maggiore dell'ordinario spendendo quattro volte di più.

E così è avvenuto che le Società ferroviarie da un guaio hanno tratto un utile. Ora tutto ciò non dovrebbe assolutamente avvenire. Se le convenzioni ferroviarie non provvedono a circostanze di questo genere, provveda il Governo, perchè è suo dovere di provvedere a questo principale fra i servizi pubblici, alle comunicazioni cioè fra paese e paese.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Farina Emilio.

Farina Emilio. Dovrei rivolgere all'onorevole sotto-segretario per i lavori pubblici le stesse osservazioni che gli ha rivolte l'onorevole De Nobili sulla trascuratezza delle Società ferroviarie nel ristabilire le comunicazioni

dirette; tanto più che questa trascuratezza riguarda le comunicazioni dopo Spezia ed è strano che, per un'interruzione avvenuta prima, le Società, che già lucravano sul maggior percorso che facevano fare ai passeggeri sulle linee più lunghe, dovessero anche lucrare risparmiando una parte dei treni dopo Spezia, o per lo meno, facendo arrivare i treni in costante ritardo a Pisa, in modo da far perdere tutte le coincidenze che portano da Pisa a Viareggio per la linea interna.

Ella vede, onorevole sotto-segretario di Stato, che a queste contingenze le Società ferroviarie avrebbero potuto rimediare, poichè non era il tratto franato che impediva loro di curare i servizi ferroviari dopo la stazione di Spezia; era proprio l'idea di voler ritrarre maggiori guadagni da una disgrazia. Ma io, onorevole sotto-segretario di Stato, prendo atto delle sue parole:

Ella ci ha detto che, facendosi le massime premure e lavorando giorno e notte (ed io ho potuto vedere che effettivamente si lavorava) per riparare una piccola frana su un breve tratto di percorso, si sono perduti diciassette giorni. Ora io domando a lei se crede che una linea la quale per una piccola frana è sottoposta a simili interruzioni, una linea che, me lo lasci dire, rappresenta in questo momento la principale linea ferroviaria d'Italia, debba perennemente essere sottoposta a simili eventualità; mentre, nello stesso luogo dove la frana è avvenuta, la maggior cura degli ingegneri delle Società e dello Stato avrebbe dovuto esser quella di riparare non solo la frana avvenuta, ma di prevenire i pericoli di altre che potrebbero verificarsi; poichè se ne temono altre maggiori.

Quindi, quando noi chiediamo che si provveda, ed indichiamo una linea più interna, lo facciamo unicamente perchè crediamo che questa linea sia il mezzo più economico per provvedere alle comunicazioni. Se c'è un altro modo di assicurare il funzionamento di quella linea, si adotti.

Con queste raccomandazioni e con la speranza che si inizieranno gli studi per mettere questa linea in grado di essere esercitata con sicurezza e continuità, ringrazio l'onorevole sotto-segretario di Stato delle spiegazioni che ci ha voluto dare.

Presidente. Così sono esaurite le interrogazioni degli onorevoli Costa-Zenoglio, De Nobili e Farina Emilio.

Ne segue ora una dell'onorevole Bosdari al ministro della marina « sulla opportunità, nell'attuale riparto delle torpediniere, di stabilire nel porto di Ancona una stazione delle medesime, considerata la grande importanza di Ancona su tutta la costa adriatica in riguardo alla difesa nazionale ».

Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro della marina.

Palumbo, ministro della marina. All'interrogazione dell'onorevole Bosdari rispondo che in fatto si è stabilito di ricostituire le stazioni torpediniere come per lo passato.

Stante però lo scarsissimo numero di esse, sono state dislocate nei punti ove più conviene di tenerle, cioè prossimamente agli arsenali.

A Venezia vi è una stazione, a Taranto un'altra, e queste stazioni possono immediatamente provvedere al rifornimento per la stazione di Ancona. Aumentandone il numero, non si mancherà di stabilire in Ancona anche una stazione di torpediniere.

Bosdari. Dichiaro che non ho presentato questa interrogazione allo scopo di recare una utilità alla città che rappresento. Ancona non può attendere, voi lo comprendete, o signori, un vantaggio sensibile dall'essere stanza di qualche torpediniera. Anzi dirò che vi è un certo conflitto fra il suo interesse, che la porterebbe, come noi tutti anconetani vorremmo, ad essere esclusivamente commerciale, e la ubicazione sua geografica e topografica che la rendono piazza militare marittima; nè, purtroppo, nelle storiche passate vicende potè sfuggirne la sorte e le ferite. Situata com'essa è in mezzo ad un lunghissimo litorale, nudo, scoperto, che da Venezia, la quale militarmente può considerarsi quale il famoso collo di bottiglia, e Bari commerciale, fino alla troppo lontana Taranto, proprio in mezzo, sola, si protende con gli scogli del Conero e con i forzi dell'Astagno e del Guasco, Ancona con il suo porto, unico punto di offesa e difesa d'Italia nell'Adriatico. Di fronte alla Dalmazia abitata da gente ormai slava e a noi non amica e protetta da una corona di isole che sono tante fortezze, sta Ancona lontana sei ore da Zara, dodici da Pola e da Fiume, diciotto da Lissa e Cattaro.

Ancona nelle sue condizioni attuali è un pericolo, non una difesa. Pensateci!

Comprendo; si conta sulla fida amicizia di

Vienna; ma guai se il pennello della politica dovesse all'improvviso voltare.

Veramente l'onorevole ministro ha riconosciuto l'opportunità che nel porto di Ancona si stabilisca una stazione di torpediniere. Da lui così competente non potevo udire di certo la frase che un dì, conversando, pronunciava, forse sopra pensiero, un illustre ministro della marina, ma più illustre costruttore navale: « oh! quell'Adriatico c'è proprio diventato fuori di mano! » Fuori di mano l'Adriatico! Il mare nostro, come lo chiamavano i Veneziani, e che ora tutti i *Naradni-list* della penisola Balcanica, appellano *Hervatski more!*

L'onorevole ministro della marina ha detto di volere stabilire una stazione di torpediniere anche in Ancona, ma che per ora ci si oppone il numero troppo limitato che delle medesime possiede lo Stato; ed ha preso da ciò argomento per addimostrare la necessità di aumentare la nostra flottiglia di torpediniere. Questa obbiezione per porre in atto un sì lodovole divisamento, a dir vero, poco mi persuade. Stabiliti quali porti debbano essere stazione di torpediniere si mandino quelle che si possiedono, — il bilancio pel 1898 ne contava in servizio 117 — e quelle che di mano in mano andranno costruendosi, ad esercitarsi alternativamente nelle diverse stazioni. I punti strategici debbono considerarsi tutti importanti; nè li separano l'equatore e i poli. Fortunatamente siamo in pace e desideriamo restarci; ed è norma che in pace ci si divide per manovrare, per vivere e lasciar vivere, mentre in guerra ci si unisce per combattere.

L'onorevole ministro ha toccato l'argomento doloroso di nuove spese per il rifornimento, con nuove costruzioni, del nostro naviglio da guerra. Non mi è dato di seguirlo e saremmo in contrasto; ma convengo che se ulteriori spese debbono ancora farsi per la difesa nazionale, queste dovrebbero dedicarsi alla flotta. In tale caso però il ministro della marina se ha poco, si rivolga al suo vicino collega della guerra che spende troppo.

Presidente. Onorevole Bosdari, si ricordi dei cinque minuti, e veda di concludere.

Bosdari. Me ne ricordo, onorevole signor Presidente; ho terminato e concludo dicendo che, in questa materia, i denari meglio impiegati sono quelli destinati ad addestrare dei bravi marinai nelle manovre e nella na-

vigazione non lasciando le navi inoperose nei porti per comodo dei molluschi che vi si attaccano.

Presidente. Ora viene l'interrogazione che l'onorevole Di San Giuliano ha rivolto al ministro delle poste e dei telegrafi, « per sapere se intenda mantenere gli impegni assunti dai suoi predecessori, per stabilire comunicazioni dirette tra la Sicilia e l'Australia e l'estremo Oriente ».

L'onorevole ministro delle poste e dei telegrafi ha facoltà di parlare.

Nasi, ministro delle poste e dei telegrafi. L'onorevole Di San Giuliano mi chiede se il ministro delle poste intenda mantenere gli impegni assunti dai suoi predecessori, per stabilire comunicazioni dirette fra la Sicilia e l'Australia. Io credo che l'onorevole Di San Giuliano non abbia motivo alcuno per dubitarne. Forse, egli ha voluto farmi una interrogazione, per conoscere lo stato di fatto; ed io ne lo informo subito.

Per facilitare il commercio degli agrumi, e per aprire a questo commercio il mercato australiano, il Governo passato, nel maggio scorso, nominò una Commissione; la quale presentò le seguenti proposte: che in un primo periodo, il trasporto degli agrumi fosse fatto dai porti della Sicilia, a mezzo della Società di Navigazione Generale, fino a Napoli, facendone consegna a bordo dei vapori della *Orient Line*; di assicurare a questa Società di navigazione straniera un imbarco minimo di 300 tonnellate, ed uno massimo di 600, per ogni viaggio; di stabilire pel trasporto dai porti siciliani fino a Napoli, il nolo di centesimi 55 per ogni cassa, e di 63 scellini da Napoli all'Australia. Infine, la Commissione proponeva di costituire un Comitato siciliano con lo scopo di organizzare, disciplinare, e garantire questo servizio di esportazione.

Di ciò fu dato avviso al ministro competente del commercio, il quale non credette di assumere l'impegno della costituzione del comitato organizzatore, ma volle lasciarne il compito ai corpi locali e si rivolse alle Camere di commercio. Non prima dello scorso mese pervennero al Ministero delle poste i risultati di queste trattative. Ora, le Camere di commercio siciliane non hanno creduto di accogliere la proposta della Commissione: sia perchè trovano troppo elevati i noli, sia perchè ritengono che i trasbordi danneggiano la merce; ed hanno concluso chiedendo che

il Governo cerchi esso di assicurare l'imbarco della merce direttamente dai porti siciliani per l'Australia.

Iniziate queste nuove trattative, si è incontrata una resistenza invincibile nelle Società di navigazione straniera, le quali hanno contratti, specialmente pel servizio postale, che non permettono loro di fare alcuna deviazione del viaggio, e di aumentare le percorrenze. L'onorevole di San Giuliano comprenderà che al Governo non rimane altro mezzo, se non quello di ricorrere ad altre Società di navigazione straniera, le quali possano assumersi l'impegno di venire a caricare le merci nei porti siciliani; e questo è ciò che si sta ora facendo; ma non è cosa da potersi concludere presto e facilmente. Assicuro peraltro l'onorevole Di San Giuliano che il Governo riconosce la necessità e l'urgenza che il mercato australiano sia aperto non soltanto al commercio degli agrumi, ma a tutto il traffico del nostro paese.

L'onorevole Di San Giuliano spero non vorrà dubitare che io personalmente mi occupo col più vivo interesse di siffatta questione, col desiderio di offrire alla Sicilia tutti i mezzi di facilitazione commerciale. Infine posso promettere all'onorevole Di San Giuliano che, per raggiungere questo scopo non ho nominato nè nominerò alcuna Commissione. (*Bravo! — Ilarità*).

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Di San Giuliano.

Di San Giuliano. Dalla risposta datami dall'onorevole ministro, della quale mi dichiaro soddisfatto solamente nella parte in cui promette di non nominare alcuna Commissione, mi pare di aver compreso che egli si lagni della forma da me data alla mia interrogazione. Ma quella forma era ed è giustificata dal fatto che, da un lato, il Ministero precedente non ha mantenuto i propri impegni; e dall'altro che il ministro attuale si mostra ugualmente disposto a non mantenere quelli dei suoi predecessori; perchè, come ha perfettamente riconosciuto testè l'onorevole ministro, le proposte fatte nel maggio scorso dalla Commissione nominata dal suo predecessore, e più tardi fatte sue dall'onorevole Nasi stesso, sono tali che non possono soddisfare minimamente le legittime esigenze del commercio siciliano. L'onorevole ministro ricorderà che, in seguito al voto espresso nel Congresso agrumario tenuto a Palermo

nell'aprile 1897, il quale chiese un approdo in Sicilia di una qualsiasi delle linee di navigazione che fanno il servizio verso l'Australia e l'Estremo Oriente, la questione fu portata dinanzi alla Camera la quale, nella tornata del 14 luglio 1897, votò un ordine del giorno in questo senso.

Più tardi il compianto Sineo per ben due volte promise di dare attuazione a questo voto: ed infatti iniziò le trattative, che però condusse assai lentamente in base a quelle proposte che l'onorevole Nasi ha fatto poi sue, e che le Camere di commercio riconobbero insufficienti, come tali le riconobbe pure in una sua relazione il nostro console a Melbourne.

Anzi, quando la sezione mobile del Ministero si recò a Catania, quella Camera di commercio, con ingenua fede, compilò un *memorandum* in cui espose i bisogni e i desideri di quella contrada ed insistè, con valide ragioni, in questo argomento.

In ogni modo, senza dichiararmi, per ora, nè soddisfatto nè insoddisfatto, io mi auguro che l'onorevole ministro vorrà, al più presto possibile, esaudire, anche con qualche sacrificio finanziario, questi legittimi voti dei produttori siciliani.

Presidente. Ha chiesto di parlare l'onorevole Mazzioti per fatto personale. Ne ha facoltà.

Mazziotti. Ho domandato di parlare per fatto personale, quando l'onorevole Di San Giuliano, nel suo breve discorso, ha accennato come il Ministero che aveva preceduto quello dell'onorevole Frola non avesse mantenuto gli impegni assunti formalmente innanzi alla Camera, allorchè ebbe a discutersi intorno alla mozione dell'onorevole Mezzacapo, in quanto al modo di facilitare il trasporto degli agrumi in Australia...

Di San Giuliano. Ed anche prima.

Mazziotti. Ed anche prima, in un discorso fatto dall'onorevole Sineo.

Io debbo dire, onorevole Di San Giuliano, che la sua affermazione non è punto esatta. Il Ministero delle poste fece le pratiche più attive con tutte le Società di navigazione, sia italiane che estere; le quali, come ha ora ben detto l'onorevole ministro, non poterono approdare a buon risultato, perchè le Società di navigazione estere, fra le quali l'*Orient-Line*, avevano tali impegni col Go-

verno inglese da non potere acconsentire ai desideri dell'Italia; senza un aggravio del nostro bilancio che avrebbe raggiunto una cifra molto elevata.

Quindi è poco esatta debbo ripetere, l'affermazione dell'onorevole Di San Giuliano, inquantochè il Ministero fece lunghe ed animate trattative con tutte le Società italiane ed estere, e specialmente con le Società italiane.

Debbo poi dire anche un'altra parola. L'onorevole ministro, nel principio del suo dire, ha narrato che il Ministero precedente, a risolvere il problema, aveva nominata una Commissione. E nel porre termine al suo discorso ha soggiunto che egli era vivamente impegnato per l'esportazione degli agrumi in Australia e che non avrebbe nominate Commissioni per studiare questo problema.

Le parole dell'onorevole ministro sono state sottolineate da una certa ilarità, e da un certo mormorio della Camera. Ora io debbo far notare all'onorevole ministro e alla Camera che è vero che, durante il periodo di *interim* dell'onorevole Luzzatti, proposi al presidente del Consiglio la nomina di una Commissione; ma non era una delle solite Commissioni formate di impiegati per fare studii e proposte, ma una Commissione per risolvere e decidere. Tant'è vero, onorevole ministro, che in questa Commissione c'erano i rappresentanti dell'*Orient-Line*, della Navigazione generale, e dei Ministeri della mariniera, delle finanze, delle poste e dell'agricoltura, cioè di tutti gli interessati il cui accordo era necessario a risolvere il problema. Si volle fare questa tale nomina della Commissione, per riunire tutti i rappresentanti delle Amministrazioni interessate, al fine di poter venire ad un accordo che avesse appagato i legittimi voti della Sicilia. Non era dunque una di quelle Commissioni che devono fare proposte a tempo indeterminato, salvo a vedere se queste proposte potranno o meno essere accolte; era una Commissione la quale aveva il compito di decidere e di risolvere. Tanto ciò è vero, che essa arrivò definitivamente ed in breve tempo ad una conclusione la quale, nei limiti di spesa che erano consentiti, era molto soddisfacente.

L'accordo stava in ciò: che la Società dell'*Orient-Line* acconsentiva a notevoli riduzioni sui noli degli agrumi per l'Australia; e

assicurava di dare uno spazio sui piroscafi, tale da assicurarne l'esportazione.

È vero ciò che ha detto l'onorevole ministro. Il trasporto degli agrumi dalla Sicilia a Napoli, sarebbe stato fatto dalla Navigazione generale, senza alcuna spesa di trasbordo da parte degli esportatori ed in condizioni tali da assicurare la regolare esportazione degli agrumi, soddisfacendo così i legittimi desideri dei produttori siciliani. La Società dell'*Orient-Line* a quei tempi (non intendendo entrare nelle trattative ulteriori di cui sono perfettamente ignaro) non domandava che una cosa: ed era l'esonero od il rimborso della tassa di ancoraggio nel porto di Napoli, ciò che implicava semplicemente una spesa per il Governo italiano di circa 13,000 lire annue.

Ora, per 13,000 lire l'anno, assicurare in un modo abbastanza conveniente questo importantissimo servizio, non mi pare che voglia dire venir meno ad impegni verso la Camera: nè mi sembra che dopo tutto ciò, dopo questo risultato, possa davvero dirsi che l'Amministrazione di cui ebbi l'onore di far parte, non abbia fatto altro che nominare una Commissione come all'onorevole ministro è piaciuto di affermare.

Presidente. Ma onorevole Mazziotti mi sembra che questo sia qualche cosa di più di un semplice fatto personale.

Mazziotti. Ho finito; ad ogni modo non credo di avere abusato.

Presidente. Avrebbe ora facoltà di parlare l'onorevole Di San Giuliano.

Di San Giuliano. Rinunzio a parlare per deferenza verso l'onorevole presidente.

Presentazione di relazioni.

Presidente. Invito l'onorevole Marazzi a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

Marazzi. Mi onoro di presentare alla Camera, a nome della Giunta generale del bilancio, la relazione intorno al bilancio della guerra per l'esercizio finanziario 1898-99.

Presidente. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

Discussione sull'ordine del giorno.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Palizzolo.

Palizzolo. Insieme ad altri colleghi ho pre-

sentato un disegno di legge che concerne gli ufficiali di artiglieria e genio. Di questo disegno di legge fu già data lettura: ed ora pregherei che fosse stabilito il giorno in cui possa essere svolto.

Presidente. Ma il ministro della guerra non è presente.

Palizzolo. Io so che il ministro della guerra consentirebbe che lo svolgimento avvenisse venerdì.

Presidente. Sta bene. Questo disegno di legge sarà iscritto nell'ordine del giorno della seduta di venerdì.

Votazioni.

Presidente. L'ordine del giorno reca: votazione di ballottaggio per la nomina delle seguenti Commissioni:

di vigilanza per la Biblioteca della Camera;

di vigilanza sull'Amministrazione del Debito Pubblico.

Si faccia la chiama.

Ceriana-Mayneri, segretario, fa la chiama.

Prendono parte alla votazione.

Alessio — Ambrosoli — Arcoleo.

Baccelli Alfredo — Baccelli Guido — Bacci — Basetti — Berio — Bertetti — Bertolini — Binelli — Bissolati — Bonacci — Bonacossa — Bonardi — Bonfigli — Bosdari — Boselli — Branca — Brunetti Eugenio — Brunetti Gaetano — Brunicardi.

Caffarelli — Cagnola — Calabria — Calleri Giacomo — Calvanese — Cantalamessa — Cao-Pinna — Capaldo — Capoduro — Cappelli — Carcano — Carmine — Casale Casalini — Casciani — Castiglioni — Celli — Celotti — Cereseto — Ceriana-Mayneri — Chiappero — Chiapusso — Chiaradia — Chiesa — Chimirri — Chinaglia — Cimorelli — Cipelli — Cocco-Ortu — Codacci-Pisanelli — Coffari — Coletti — Collacchioni — Colombo Giuseppe — Colombo Quattrofrati — Colonna Luciano — Colosimo — Costa Alessandro — Costa Andrea — Costantini — Costa-Zenoglio — Cottafavi — Cremonesi — Crispi — Curioni.

D'Alife — Dal Verme — Daneo — Danieli — D'Ayala-Valva — De Amicis Mansueto — De Asarta — De Bellis — De Cesare — De Donno — De Felice-Giuffrida — Del

Balzo Gerolamo — Del Buono — De Michele — De Mita — De Nava — De Nobili — De Riseis Giuseppe — De Riseis Luigi — Di Cammarata — D'Ippolito — Diligenti — Di Rudini Carlo — Di San Giuliano — Di Sant'Onofrio — Di Scalea — Di Terranova — Di Trabia — Dozzio.

Falconi — Falletti — Farina Emilio — Farinet — Fasce — Ferraris Maggiorino — Ferraris Napoleone — Fili-Astolfone — Finardi — Finocchiaro-Aprile — Fortis — Fortunato — Frascara Giacinto — Frascara Giuseppe — Freschi — Frola — Fulci Nicolò — Fusinato.

Gaetani di Laurenzana — Galimberti — Galletti — Gallini — Gallo — Garavetti — Gattorno — Ghigi — Giaccone — Gianturco — Giolitti — Giovanelli — Giuliani — Giunti — Giusso — Goja — Gorio — Greppi — Guerci — Guicciardini.

Imperiale,

Lacava — Lampiasi — Lanzavecchia — Laudisi — Lazzaro — Lochis — Luchini Odoardo — Lucifero — Luporini — Luzzatti Luigi.

Magliani — Majorana Angelo — Majorana Giuseppe — Manna — Marazzi Fortunato — Marescalchi-Gravina — Mariotti — Marsengo-Bastia — Mascia — Massimini — Maurigi — Mauro — Mazziotti — Medici — Melli — Menafoglio — Mestica — Mezzanotte — Mirto-Seggio — Monti Guarnieri — Morelli-Gualtierotti — Morpurgo — Murrura.

Nasi.

Oliva — Orlando — Ottavi.

Paganini — Pais-Serra — Pala — Palizolo — Palumbo — Pantano — Panzacchi — Papadopoli — Pascolato — Perrotta — Picardi — Piccolo-Cupani — Pini — Pinna — Piovene — Podestà — Poli — Pompilj — Pozzi Domenico — Pozzo Marco.

Racuini — Radice — Randaccio — Reale — Ricci Paolo — Rizzetti — Rizzo Valentino — Rocco Fermo — Romanin-Jacur — Romano — Rosano — Roselli — Rossi Milano — Rovasenda — Rubini — Ruffo.

Sacconi — Salandra — Sanfilippo — Santini — Saporito — Scaramella-Manetti — Sciacca della Scala — Scotti — Serralunga — Serristori — Sili — Soggi — Solinas-Apostoli — Sonnino — Soulier — Squitti — Stelluti-Scala.

Talamo — Tarantini — Tasca-Lanza —

Tecchio — Testasecca — Torlonia Guido — Torlonia Leopoldo — Tornielli — Torraca.

Vagliasindi — Valeri — Valle Gregorio — Valli Eugenio — Vendemini — Vendramini — Venturi Silvio — Vianello — Vischi. Wollemborg.

Zeppa.

Sono in congedo:

Arnaboldi.
Cavagnari.
Fracassi.
Miniscalchi.
Rossi Teofilo.
Tiepolo.

Sono ammalati:

Compagna.
De Caro.
Ravagli.
Schiratti — Simeoni — Suardo Alessio.
Veronese.

Assente per ufficio pubblico:

Toaldi.

Esposizione finanziaria.

Presidente. Lasceremo le urne aperte e procederemo nell'ordine del giorno, il quale reca: Esposizione finanziaria.

Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro del tesoro.

Vacchelli, ministro del tesoro. (*Segni di attenzione*). *Onorevoli Signori.* — Le pubbliche amministrazioni traggono il loro credito da quelle stesse virtù per le quali gli uomini sono maggiormente estimati.

La devozione costante alla verità è il principale dei requisiti necessari per ispirare fiducia ed ognuno di noi si affida con piena tranquillità, quando si trova davanti un uomo di fermo carattere, dalle cui labbra non deve uscire parola che non sia conforme al vero.

La nostra legge di contabilità è tutta ispirata a questo alto concetto della nitida, chiara esposizione del vero, al quale rimango, sinceramente, devoto e porrò anch'io ogni studio nello esporre non solo tutta la verità, ma in quei modi che meglio mi assicurino non possa prodursi dalle mie parole un'impressione, che non sia pienamente conforme alla realtà delle cose.

Abbiamo attraversata una crisi economica assai grave, ma fortunatamente non mancano indizii, che lasciano fiducia di un migliore andamento di cose.

L'Esposizione nazionale di Torino ha dimostrato notevoli progressi delle nostre industrie e le indagini statistiche pure mostrano che notevoli incrementi si vanno accentuando nelle officine metallurgiche, nelle costruzioni navali, nelle fabbriche di carta, in quelle dei prodotti alimentari, e nei tessuti di cotone, di lana e specialmente in quelli di seta.

I miglioramenti agricoli procedono più lenti, ma si diffonde però sempre più la persuasione dei vantaggi delle coltivazioni intensive e ne troviamo il riscontro nella produzione e nel consumo dei concimi chimici, che nell'ultimo decennio può dirsi triplicato.

L'istituzione delle cattedre ambulanti d'agricoltura, che va sempre più estendendosi, giova largamente a persuadere dell'utilità della coltivazione intensiva, che già da sola può produrre un radicale mutamento nelle condizioni dell'industria agricola e così nella ricchezza nazionale.

Le statistiche del movimento commerciale, i fenomeni che presentano le importazioni e le esportazioni, il movimento postale, il corso dei titoli, il consumo del carbon fossile, sono pure indici di non poco valore, per dimostrare un salutare risveglio nelle forze economiche del paese.

Al miglioramento economico potrà non poco contribuire il migliore assetto della nostra legislazione tributaria.

Le riforme da attuarsi richiedono una grande prudenza, per non turbare l'equilibrio nelle finanze dello Stato, tenendo sempre presente il concetto che le trasformazioni devono essere gradualì, e soltanto trasformazioni senza che venga meno il complessivo ammontare del gettito delle imposte.

Mentre si compie questo periodo di trasformazione, così per la più equa distribuzione dei pesi, come per alleviare quelle fiscalità che impacciano il movimento economico, è giuoco forza accontentarsi di avere un equilibrio perfetto soltanto fra le entrate e spese effettive.

E qui il discorso mi trae a brevemente esporre il mio pensiero circa le spese per ammortamento del capitale dei debiti redimibili e le spese per le costruzioni ferroviarie.

Teoricamente credo migliore il sistema di tenersi liberi nel regolare l'estinzione dei debiti dello Stato, per procedervi sia col mezzo delle gradualì volontarie riduzioni dell'interesse, sia anche coll'acquisto ed annullamento dei titoli, man mano che se ne abbiano i mezzi disponibili.

Stabilire *a priori* che questi mezzi si debbano avere ad epoca innanzi fissata è sempre parso molto pericoloso, e l'esperienza così nostra come degli altri Stati, lo ha posto in molta evidenza.

Noi ci siamo già trovati e ci troviamo ancora in una situazione di bilancio, per la quale alla restituzione dei debiti redimibili che vengono a scadenza dobbiamo provvedere, o col sostituire un altro debito, o con alienazione di patrimonio.

Del resto, il proposito di sostituire debito consolidato a debiti redimibili venne accolto e mantenuto da tutti i Ministeri che si sono succeduti nel paese nostro. Con diverse leggi si è cercato in ogni modo di allettare i possessori di titoli redimibili a convertirli in consolidato ed è poi facile persuadersi come non vi sia sostanziale differenza fra il convertire in consolidato un debito redimibile prima che venga a scadenza o il sostituirlo con altro titolo di consolidato, quando debba essere rimborsato.

Pertanto, sebbene convenga mantenere, non appena sia possibile, il proposito di procurarsi dalle entrate ordinarie anche il modo di rimborsare le quote di ammortamento che vengono a scadenza, è certo abbastanza conforme ai procedimenti di fatto che sono fin qui prevalsi, trarre dal patrimonio i mezzi con cui pagare le rate di rimborso del capitale dei debiti redimibili, almeno intanto che si compie la graduale trasformazione dei tributi.

L'argomento delle costruzioni ferroviarie ha perduto per il bilancio nostro gran parte della sua importanza, poichè, per le nuove costruzioni che possono essere ancora decretate, è concorde il pensiero di escludere le costruzioni dirette e di provvedervi invece con annualità di sussidi chilometrici per la durata di quaranta a settanta anni, o con convenzioni analoghe a quelle della legge 20 luglio 1888, per le quali il prezzo è pagato con annualità che durano intorno a 70 anni.

Provvedere in questo modo all'azione od al concorso dello Stato nella costruzione delle ferrovie, è proprio equivalente a pagare il loro prezzo o la quota di concorso dello Stato nel capitale importo della loro costruzione, procurandosene l'ammontare col costituire un debito redimibile nel periodo di tempo determinato dalla durata delle annualità.

È quindi evidente, che alle costruzioni future si intende provvedere non già col pagare il loro importo coi redditi dell'anno nel quale vengono costruite, ma coll'accendere un debito da estinguersi in un lungo periodo di anni, sistema, del resto, che con forme diverse è seguito da presso che tutti gli Stati d'Europa.

Esaminerò ora brevemente come si presentino le cose per le costruzioni in corso.

Quattro sono i modi, con cui si è ultimamente provveduto alle costruzioni ferroviarie.

Uno è quello delle sovvenzioni chilometriche per le ferrovie concesse all'industria privata, sovvenzioni

che durano da 40 a 70 anni, e quindi non è questo certamente un metodo che possa classificarsi nel sistema di provvedere alle costruzioni ferroviarie colle entrate ordinarie degli esercizi ne' quali avviene la costruzione, ma è del resto un metodo che negli ultimi anni non ha avuta alcuna considerevole applicazione.

Un secondo metodo è quello adottato per le strade ferrate del Tirreno colla legge del 30 marzo 1890.

Per effetto di questa legge ai costruttori delle ferrovie, in corrispondenza al prezzo convenuto nei contratti d'appalto, si consegnano a pagamento, invece di denaro, dei titoli fruttiferi, ammortizzabili in cinquant'anni, del capitale valore nominale corrispondente al prezzo delle costruzioni eseguite.

Nel bilancio annuale non si registra nè il prezzo della costruzione ferroviaria pagata, nè l'entrata corrispondente al capitale valore dei titoli emessi; si limita la registrazione all'ammontare degli interessi che sono dovuti pei titoli che vennero emessi.

In questo modo nell'ultimo triennio, ossia dal 1° luglio 1895 al 30 giugno 1898 si sono pagate costruzioni per tre milioni e mezzo di lire e ne restano ancora da pagare per una somma di circa altri dieci o dodici milioni.

Queste costruzioni sono evidentemente fatte col mezzo di obbligazioni di Stato emesse in diretta loro corrispondenza.

Terzo metodo è quello delle convenzioni per le costruzioni ferroviarie approvate colla legge 20 luglio 1888, per le quali, in corrispondenza al prezzo delle costruzioni da eseguirsi, viene pagata un'annualità che durerà fino al 1966.

L'ammontare di queste annualità trovavasi accertata nel consuntivo 1894-95 in tredici milioni di lire ed a costruzioni ultimate troviamo ora che viene a liquidarsi nella somma di circa 22 milioni.

Pertanto, in conseguenza delle liquidazioni compiutesi nel triennio, l'annualità, che va fino al 1966, si è accresciuta di 9 milioni di lire, alle quali, tenuto pur conto della quota d'ammortizzo, corrisponde un capitale di almeno 160 milioni di costruzioni ferroviarie, che vengono pagate coll'accensione di un debito a carico dello Stato.

Con questo metodo le obbligazioni di debito sul mercato vengono emesse non dallo Stato, bensì dalle Società costruttrici, ma l'interesse e l'ammortizzo sono di fatto pagati colle annualità che loro fornisce in ogni anno lo Stato, e riesce chiaro come questo metodo, sebbene con forme indirette, equivalga a pagare le costruzioni con emissioni di titoli di debito, e non può certo ritenersi coordinato al concetto di pagare

l'importo delle costruzioni colle entrate ordinarie di quegli esercizi, nei quali vengono effettuate.

Il quarto metodo è quello delle costruzioni ferroviarie eseguite coll'iscrizione del loro importo capitale nel bilancio dell'anno in cui devono essere costruite, e le costruzioni fatte con tale metodo nel triennio dal 1° luglio 1895 al 30 giugno 1898 ammontarono in complesso ad ottanta milioni.

A questa somma nei bilanci preventivi si intendeva provvedere colle entrate reali di questi esercizi e, se non in tutto, in gran parte si sarebbe ciò ottenuto, se non ossero sopraggiunti la guerra d'Africa, la sospensione del dazio sul grano e i disordini dello scorso maggio, pei quali formalmente la categoria delle entrate e spese effettive si è nei rendiconti chiusa in disavanzo negli esercizi 1895-96 e 1896-97, ed è di fatto in disavanzo anche nell'esercizio 1897-98, come avrò occasione di dimostrare più avanti, e quindi, chiudendosi quella categoria in disavanzo, non rimane alcun margine per le costruzioni ferroviarie.

In complesso nel triennio il bilancio ha registrato gli oneri delle costruzioni ferroviarie che rappresentano un valore capitale di duecento quarantatré milioni di lire, dei quali a 60 soltanto, negli esercizi 1895-96 e 1896-97, può sostenersi di avere provveduto con entrate dell'anno, ma ciò solo a condizione di imputare tutte le spese della guerra d'Africa fra quelle alle quali si è provveduto col costituire nuovi debiti.

Traggo da ciò la conseguenza, che anche in questi ultimi anni alla più gran parte delle costruzioni ferroviarie si è provveduto colla emissione di titoli a debito diretto od indiretto dello Stato.

Riconosco però la grande convenienza di limitare quanto è più possibile la emissione di titoli per qualsiasi causa e mi è grato annunciarvi che, per quel non grave residuo di decretate costruzioni ferroviarie che rimangono ancora a carico di questo e dei prossimi esercizi, per quella parte che non possa sostenersi colle entrate ordinarie dell'anno, potremo provvedervi con mezzi patrimoniali, senza ricorrere all'emissione di nuovi titoli a debito dello Stato.

Si ricorrerà a queste disponibilità patrimoniali solo in quanto non si possa provvedere con economie che credo ancora possibili mediante un diverso e migliore ordinamento di alcuni pubblici servizi.

Ma non mi faccio illusione, non potendo sperare di ottenere larghe somme dalle economie, poichè il mio illustre predecessore ha con sapienti cure analizzati tutti i capitoli dei bilanci per restringerne la spesa anche al di là del minimo necessario, tantochè per non pochi di essi riappare poi nel consuntivo la necessità di ripararvi colle leggi di maggiori spese.

Nessuno penso voglia chiedere che continui codesto metodo, esagerandone l'applicazione, poichè è stato spinto fino ad ogni giusto limite e anzi ritengo che già si manifestava la necessità di temperarlo, per evitare inconvenienti che incominciavano a verificarsi, quali quello di un non piccolo numero di collocamenti a riposo decretati e rimasti sospesi in pressochè tutti i Ministeri, e quello di un largo numero di straordinari pagati al Ministero delle Poste non con stanziamenti di bilancio, ma, in anticipazione di essi, con somme delle riscossioni violandosi per necessità di cose la legge di contabilità.

Ad ogni modo, lo sforzo fatto dal precedente Ministero per restringere tutti questi capitoli è di un grandissimo vantaggio, poichè le maggiori spese, che poi si sono appalesate nel consuntivo, accertano il minimo limite al quale possono restringersi le dotazioni di ciascun capitolo per essere sufficienti e non esuberanti. Questo minimo limite della dotazione di ogni capitolo noi abbiamo adottato come misura normale, allontanandocene soltanto quando fatti nuovi venivano a modificare il precedente stato di cose.

Con questa così larga, esauriente esperienza è ora possibile ritornare alla regolare dotazione dei capitoli, e così senza rinunciare a nessuna effettiva economia eviteremo quella molteplicità di leggi contabili per maggiori impegni, e per storni dagli uni agli altri capitoli, che necessariamente tenevano il bilancio in una continua trasformazione, affaticando Commissioni e Camera, rendendo malagevole anche ai più pratici dei bilanci lo accertare le ultime effettive risultanze.

Passerò ora ad esporre brevemente le numeriche risultanze dei documenti finanziari.

Vi sono già in gran parte note le vicende dell'esercizio 1897-98.

Le entrate e spese effettive, giusta il riepilogo annesso al bilancio dell'entrata approvato colla legge 22 luglio 1897, presentavano un supero attivo di lire 40,109,763. 26, il quale riducevasi col progetto d'assestamento presentato il 30 novembre 1897 a lire 36,442,547. 70, e poscia nella previsione definitiva a lire 11,935,930. 10, per restare poi accertato dal consuntivo in lire 9,460,934. 45.

Però, come vi ho pur dianzi dichiarato, questa somma non rappresenta una vera e propria rimanenza attiva delle entrate e spese effettive, perchè devesi, a mio credere, rettificarne l'apprezzamento per due considerazioni.

Perchè sono iscritti fra le entrate straordinarie dell'anno, avendo così predeterminato una legge speciale, quattro milioni e rotti di utili delle Casse di risparmio postali accumulati nei precedenti esercizi.

Perchè altri tre milioni e rotti trovansi pure iscritti fra le entrate straordinarie dell'anno, mentre rappresentano crediti già accesi fra le attività patrimoniali pel contributo di comuni e provincie in opere stradali compiutesi anteriormente al 1892.

Queste entrate avrebbero certo trovata più logicamente la loro sede nella categoria del Movimento dei capitali, e per converso nel consuntivo dello stesso esercizio 1897-98 apparisce iscritta fra le contabilità patrimoniali una somma di cinque milioni di lire pagata alla Cassa depositi e prestiti per ammortizzare il debito delle anticipazioni fatte per le pensioni, nella qual somma di cinque milioni sono compresi più di quattro milioni di interessi, che dovrebbero essere razionalmente iscritti nelle spese ordinarie.

L'insieme di queste rettificazioni porterebbe a variare di oltre undici milioni la finale risultanza della categoria delle entrate e spese effettive, la quale invece di un supero di attività verrebbe così a presentare una risultanza passiva di circa due milioni di lire, e conseguentemente a tutte le spese di costruzioni ferroviarie dell'esercizio non possono contrapporsi che somme procurate nella categoria del Movimento dei capitali.

Le finali risultanze totali di quest'esercizio furono, originariamente prevedute nella legge 22 luglio 1897 in un avanzo di lire 10,619,404, ridotto dal progetto di legge di assestamento a lire 7,424,748 e poscia nella previsione definitiva a lire 1,484,995. 81.

Ora, nonostante le maggiori spese causate dai disordini interni ed i minori introiti per la riduzione prima e per la sospensione, poi, del dazio doganale sul grano, tuttavia, mercè l'applicazione fatta a questo esercizio del residuo disponibile sul prestito autorizzato per la guerra d'Africa, il rendiconto consuntivo si è chiuso in definitiva con un lieve sbilancio passivo nella somma di lire 1,105,573. 17.

Veniamo ora all'esercizio 1898-99.

Gli stati di previsione al 30 novembre 1897 presentavano nella categoria delle entrate e spese effettive maggiori attività per . . . L. 55,119,125. 72

Poscia, per effetto di leggi approvate nel corso dell'ultima Sessione, per note di variazioni e modificazioni apportate dalla Giunta generale del bilancio la prevista risultanza attiva si è ridotta alla somma di . . . » 36,758,135. 05

Nel progetto di bilancio che ho presentato il 18 corrente alla Camera, la risultanza attiva nella categoria delle entrate e spese effettive, si riduce a lire 5,960,263. 64, con una differenza quindi d

lire 30,797,871. 41, che proviene in parte da diminuzioni di entrate e in parte da aumenti nelle previsionsi delle spese.

Nel bilancio dell'Entrata abbiamo diminuito il capitolo *Dogane* di dieci milioni, in causa delle considerevoli quantità di grano introdotte nell'estate di quest'anno senza pagamento di dazio.

Però, in conseguenza di altre variazioni, la diminuzione complessiva preveduta nell'Entrata si limita a lire 6,693,821. 08.

D'altra parte le variazioni che per diversi apprezzamenti vengono proposte sui capitoli delle spese, recano aumenti per lire 24,104,050. 33, che sono costituiti dalle seguenti partite:

Il contributo dello Stato per le spese civili e militari delle colonie d'Africa era iscritto per la somma di cinque milioni, cifra alla quale è impossibile ridurre quelle spese e veramente l'indicazione della cifra di cinque milioni non rappresenta che un desiderio, poichè non ho trovato alcun progetto di bilancio per la Colonia Eritrea che concludesse col limitare a cinque milioni il contributo dello Stato.

Per l'Eritrea dobbiamo spendere con parsimonia, ma studi accurati ci hanno persuaso che il concorso attuale deve giungere a sette milioni e mezzo e quindi, colle spese delle altre colonie, per non avere sorprese nei consuntivi, dobbiamo elevare lo stanziamento a lire 8,130,800, donde un aumento per questo capitolo di L. 3,130,800. »

Lo stanziamento per la Marina militare non corrisponde a quelle esigenze che sono già state anche dalla precedente amministrazione riconosciute necessarie ed in corrispondenza ad esse iscriviamo in questo esercizio un aumento di » 4,500,000. »

Nei documenti finanziari del novembre 1897 trovansi compresa nel movimento dei capitali anche quella parte dell'annualità pagata alla Cassa dei depositi e prestiti che rappresenta gli interessi delle somministrazioni da essa fatte pel servizio delle pensioni. Sono interessi annuali che devono iscriversi fra le spese effettive dell'anno e anzi nella parte ordinaria per una somma di » 4,260,107. 08

Per non sospendere i lavori del Monumento al Re Vittorio Emanuele la precedente amministrazione proponeva di stanziarvi lire cinquecentomila e il nuovo Ministero

vi ha provveduto con prelevazioni dal fondo di riserva per la stessa somma di L. 500,000. »

Pel servizio delle pensioni in relazione agli accertamenti occorre un maggiore assegno di . . » 997,000. »

Per il personale del Ministero delle poste e dei telegrafi in corrispondenza al personale già in servizio che era provvisoriamente pagato con prelevazioni sulle riscossioni occorre un ulteriore assegno di » 900,000. »

La rimanente maggiore spesa, come appare dalle tabelle del bilancio già presentate, si distribuisce in corrispondenza agli accertamenti fatti nell'ultimo rendiconto ed alle comprovate esigenze dei servizi:

sopra capitoli di spese obbligatorie e d'ordine per . . . »	6,827,300. »
e sopra tutti gli altri capitoli dei diversi Ministeri per . . »	2,988,843. 25
	L. <u>24,104,050. 33</u>

Esposte così tutte le variazioni che si appalesano necessarie nella categoria delle entrate e spese effettive, passerò a parlare delle altre categorie.

Nel Bilancio che ho presentato non è proposta variazione nessuna, agli stanziamenti fatti dalla precedente amministrazione, nella categoria delle spese di costruzione di strade ferrate.

In quella del movimento dei capitali abbiamo variazioni, sulle quali non occorrono ulteriori spiegazioni dopo quelle date col progetto di bilancio, le quali danno una maggior disponibilità di lire 8,049,916. 22.

E, riassumendo tutte queste cifre, abbiamo di fronte i seguenti risultati.

Secondo le ultime previsioni della precedente amministrazione:

Categoria delle Entrate e spese effettive L. +	36,758,135. 05
Categoria delle Costruzioni ferroviarie » —	18,080,517. 53
Categoria del Movimento dei capitali » —	4,346,982. 62
Con un avanzo finale di L. +	<u>14,330,634. 90</u>

Secondo i nostri apprezzamenti invece:

Categoria delle Entrate e spese effettive L. +	5,960,263. 64
--	---------------

Categoria delle Costruzioni	
ferroviarie	» -- 18,080,517 53
Categoria del Movimento dei capitali	
	» + 3,702,933. 60
Con un disavanzo di . L.	— <u>8,417,320. 29</u>

La precedente amministrazione, riconosciuta la necessità di una maggiore dotazione alle Casse ferroviarie per le spese corrispondenti ad aumenti patrimoniali e specialmente per acquisto di vagoni e locomotive, aveva stipulato convenzioni per le quali senza stanziamento in bilancio le Società fornivano alle Casse quindici milioni di lire a prestito, ricevendone gli interessi senza stanziamento in bilancio e deducendone invece l'ammontare dalla quota del prodotto delle ferrovie che appartiene allo Stato.

Non riconoscendo abbastanza finanziariamente convenienti i patti di quelle convenzioni, con disegno di legge speciale proponiamo di sistemare i bilanci di queste Casse per tutti i sette anni che rimangono a compiere il primo periodo delle convenzioni e così per questo esercizio devono aggiungere quattro milioni di lire da assegnarsi alle Casse ferroviarie per gli aumenti patrimoniali, perchè si trovino in grado di provvedere alla maggiore dotazione di materiale mobile.

Oltre a ciò non sono comprese nel bilancio, perchè devono prima essere approvate con legge speciale, alcune spese che non recheranno un grande aggravio sopra questo esercizio e cioè:

Convenzione per l'acquisto dei quadri e degli oggetti d'arte dell'Arcispedale di S. Maria Nuova in Firenze;

Maggior stanziamento per assegni ai Veterani del 1848-49;

Maggiori spese per l'Esposizione di Parigi;

Spese per l'acquisto graduale delle terre già da tanti anni vincolate entro la zona monumentale di Roma;

Convenzione relativa all'Università di Bologna;

E qualche altro disegno di legge di lieve importanza finanziaria.

Tutto insieme, per queste spese e coi quattro milioni da assegnarsi alle Casse ferroviarie per gli aumenti patrimoniali, si giungerà ad un disavanzo finale di quattordici milioni circa, e dirò più avanti come intendo ripianare tale deficienza.

Gli stati di previsione dell'esercizio 1899-900 sono in corso di stampa e saranno presentati alla Camera nel corrente mese di novembre così come prescrive la legge di contabilità.

Fin d'ora però posso annunciare le finali risultanze che, salvo lievi differenze, possono ritenersi

stabilite e vi indicherò le principali varianti in confronto degli stati di previsione dell'esercizio presente dai quali poco differiscono.

Nelle spese effettive aumentano di quattro milioni le spese per la marina, e di 900,000 lire si aumenta la spesa nel Ministero delle finanze allo scopo di meglio ordinare i servizi necessari per la repressione del contrabbando.

Un altro mezzo milione di lire sarà necessario destinarlo alla sistemazione del numeroso personale delle poste e telegrafi.

Il censimento generale della popolazione del Regno, che non potè eseguirsi alla scadenza del consueto periodo decennale, non dovrà essere ritardato oltre la fine del secolo. Per compiere questa operazione demografica, necessaria per l'applicazione di molte leggi dello Stato e per gli studi sociali, stanzieremo nel bilancio 1899-900, con legge speciale, una prima somma di lire trecentomila.

Per iniziare un piano modesto della colonizzazione interna, della quale vi parlerò fra breve, vi proporremo, con uno speciale disegno di legge, di destinarvi per l'esercizio 1899-900 un milione di lire, da iscriversi nella categoria delle *Entrate e spese effettive*, la quale, tenuto conto di altre minori variazioni proposte col bilancio e di tutte quelle che rimangono per ora fuori di bilancio, perchè dipendenti da leggi speciali, presenta un avanzo di lire 3,850,000.

Nel movimento dei capitali, con legge speciale, proporremo la spesa di un milione e mezzo di lire per accrescere nei magazzini la giacenza dei tabacchi in corso di manipolazione, allo scopo di assicurare una migliore e quindi più proficua produzione di questa industria esercitata per conto dello Stato.

Ma le maggiori differenze fra l'esercizio attuale e l'esercizio prossimo si verificano nel movimento dei capitali, perchè giungono soltanto fino a tutto l'esercizio 1898-99 i provvedimenti sanciti nelle precedenti leggi per agevolare il pareggio dei bilanci.

L'articolo 4 dell'allegato *M* nella legge 22 luglio 1894 limita fino all'esercizio 1898-99 la sovvenzione di otto milioni e mezzo di lire che, con un fondo all'uopo prestabilito, doveva esser fornito in ogni esercizio dalla Cassa dei depositi e prestiti, in corrispondenza al servizio dei debiti redimibili indicati nella tabella *B* annessa a quell'articolo di legge.

L'articolo 9 della stessa legge 22 luglio 1894 limita a tutto l'esercizio 1898-99 il contributo di 4 milioni di lire, che il fondo per il culto versa in *Entrata* del bilancio dello Stato in conto dei diritti

spettantigli sul patrimonio delle sopresse corporazioni religiose.

A questi sussidii che provengono dal patrimonio dello Stato è necessario che si continui a ricorrere, ed in misura alquanto più larga, per sopperire a quella parte delle spese per le costruzioni ferroviarie che non può essere sostenuta colle entrate dell'anno e così anche al rimborso delle quote di ammortamento dei debiti redimibili, che dovrebbero pagarsi con fondi stanziati nella categoria « *Movimento di capitali* », finchè non si provveda diversamente, come era stato già proposto alla Camera dal mio antecessore, mediante speciale disegno di legge, che mi riservo di ripresentare con alcune modificazioni.

Nell'esercizio 1898-99 già per leggi attuali si attinge a queste fonti per 12 milioni e mezzo ed in corrispondenza alle rettifiche degli stanziamenti volute dalle risultanze dei consuntivi vi proponiamo di ricorrervi per altri 14 milioni e mezzo e così in complesso per 27 milioni di lire.

Per l'esercizio 1899-900 tenuto conto di tutti gli stanziamenti in bilancio e di tutte le variazioni che vi saranno arretrate con leggi speciali, la somma complessiva da procurarsi con questi mezzi patrimoniali ascenderà a 31 milioni e mezzo di lire.

E così per due esercizi insieme, oltre alle somme già assegnatevi, si devono destinarvi cespiti patrimoniali per quarantasei milioni, che si hanno già pronti ed effettivamente disponibili.

I fondi accantonati alla Cassa depositi e prestiti per il servizio dei debiti redimibili indicati nelle tabelle A e B dell'articolo 4 nell'allegato M della legge 22 luglio 1894 presentano un largo margine, poichè la rendita di cui vennero forniti si è potuta realizzare a condizioni assai più favorevoli di quelle prima previste.

Ormai, colla previsione prudente di calcolare le future realizzazioni del consolidato 5 per cento al tasso medio del 96, è sufficiente, per la totale estinzione dei debiti redimibili della tabella A, riservare l'assegno di 7,300,000 lire di consolidato 5 per cento.

Gli oneri assegnati alla Cassa depositi per i debiti redimibili della tabella B sono tutti adempiuti colla fine dell'esercizio 1898-99.

Le maggiori dotazioni di cui erano forniti quei fondi presso la Cassa depositi hanno un residuo valore capitale di venti milioni di lire, che con un disegno di legge vi viene proposto di assegnare per metà all'esercizio in corso e per metà all'esercizio prossimo.

La quota, che dopo le già decretate prelevazioni rimane allo Stato nel patrimonio delle sopresse corporazioni religiose, era valutata, in un disegno di

legge del 14 marzo 1898 presentato nella passata Sessione a circa 48 milioni. E poi invece nell'altro disegno di legge presentato il 16 giugno, volendosi avvantaggiare il Fondo per il culto, si proponeva di limitarla a 38 milioni da versarsi al Tesoro al 1° ottobre del corrente anno.

Comunque si effettui la finale liquidazione rimane certo un largo margine, sul quale con un disegno di legge, proporremo di assegnare altri 4 milioni all'esercizio 1898-99 e quella somma che potrà occorrere a pareggiare il bilancio preventivo dell'esercizio 1899-900, quando ne approverete il finale riepilogo.

È poi da ricordare il fatto costante che o sugli uni o sugli altri capitoli, e specialmente in quelli di servizi speciali e di personale, si verificano sempre economie, che vennero accertate, malgrado le sapienti restrizioni degli stanziamenti, anche negli ultimi due esercizi, nella somma di otto milioni di lire per ciascun esercizio.

E poichè ora sono state restituite le normali dotazioni ai bilanci, è lecito presumere che si riscontreranno nel consuntivo economie anche maggiori del consueto; e quindi vi proporremo che in tal caso le prelevazioni dal Fondo per il culto, in conto della quota spettante allo Stato sul patrimonio delle sopresse corporazioni religiose, si debbano ridurre a quella minor somma che riesca effettivamente necessaria per pareggiare il rendiconto.

Voci. Si riposi, si riposi!

Presidente. La seduta è sospesa per cinque minuti.

(La seduta sospesa alle 16.35 è ripresa alle 16.45).

Presidente. L'onorevole ministro ha facoltà di continuare il suo discorso.

Vacchelli, ministro del tesoro. Anche maggiori cure richiede la situazione del debito fluttuante dipendente dalle attività e passività finanziarie proprie del conto del Tesoro.

Con variazioni di poca importanza il deficit del Tesoro negli ultimi esercizi è indicato in 410 milioni di lire.

Ma occorrono importanti avvertenze, poichè sono addizionati fra le attività 80 milioni di valuta metallica immobilizzati nei biglietti di Stato in circolazione, i quali non sono compresi nelle passività del Tesoro.

Inoltre nelle attività sono computati crediti già dichiarati di incerta esazione e somme versate e non riscosse dipendenti da liquidazioni ormai antiche per un complesso di circa venti milioni.

Sono poi iscritte fra le attività somme dovute da provincie e comuni per le loro quote di con-

corso nelle spese per opere pubbliche, le quali almeno per cinquanta milioni dovranno trasferirsi nei crediti patrimoniali, per ratearne in lunghi anni la riscossione, come si proponeva nella passata Sessione col disegno di legge 1° dicembre 1897, il quale con alcune modificazioni sarà riprodotto.

Una dotazione è pure necessaria come giacenza di cassa per poterne fare il servizio in tutto lo Stato e venne infatti stabilita nella convenzione colla Banca d'Italia nella cifra di trenta milioni.

Ma, anche non volendo tener conto di questa dotazione pel servizio di cassa, la differenza vera fra le attività disponibili e le passività del Tesoro giunge a 560 milioni.

Questo è l'ammontare del debito fluttuante, al quale si contrappongono i boni del Tesoro ordinarii e le anticipazioni dovute dagli Istituti di emissione.

I boni del Tesoro dello Stato sono avidamente, continuamente ricercati, ma dobbiamo porre mente all'influenza che esercitano sul mercato monetario, quando per l'ammontare richiesto restano continua permanente domanda di fronte ai capitali che cercano impiego, esercitando un notevole influsso nel mantenere alto il saggio dell'interesse del denaro con grave danno dell'agricoltura e delle industrie. La loro circolazione viene determinata ogni anno in corrispondenza all'effettivo ammontare del debito del Tesoro, ma è evidente la necessità di provvedere a ridurli poi a somma non troppo elevata.

Anche le anticipazioni statutarie sono un mezzo di Tesoro, al quale conviene ricorrere con prudenza.

Quando non se ne usi continuamente, e usandone si contengano in moderata misura, possono certo giovare al Tesoro senza danno del mercato monetario. Ma quando si abbia a valersene continuamente per somme molto rilevanti, come accade da qualche tempo, non possono non arrecare effetti dannosi.

Il considerevole inasprimento dei cambi che si è presentato quest'anno ha richiamato le mie meditazioni più assidue.

Molte e complesse sono le cause che nei diversi tempi in modo e proporzioni diverse agiscono sull'andamento del cambio.

In quest'anno l'aumento del cambio ritengo sia specialmente dovuto al ritorno dei nostri titoli dall'estero, causato dalla richiesta d'impiego del risparmio italiano che non trova sul mercato altri titoli di suo gradimento.

Questo fatto che in tempi normali porterebbe ad un aumento del cambio non molto notevole, riesce invece ad inasprirlo considerevolmente, perchè avviene mentre l'incertezza della situazione politica deprime il corso dei nostri titoli all'estero, che, non seguito dal mercato interno, determina l'aumento del cambio.

Anche lo stato della circolazione cartacea esercita notevole influenza sul cambio.

Sarebbe, credo, errore l'affermare che il cambio sia sempre in proporzione inversa dell'ammontare della circolazione cartacea, ma è però innegabile che i movimenti nell'ammontare della circolazione cartacea ed i modi con cui viene regolata non possono non avere grande influenza sul corso dei cambi.

Nello scorso anno, per aiutare il Banco di Napoli con un mezzo facile e finanziariamente economico, si è aumentata di 45 milioni la circolazione dei biglietti di Stato. È una circolazione che ha un campo abbastanza diverso da quello della vera circolazione bancaria; serve principalmente al medio e minuto commercio e come valuta complementare e finchè non eccede al bisogno non può produrre disagio. Ma non devono varcarsi certi limiti e l'esperienza lascia temere che coll'emissione dello scorso anno siano stati forse superati, poichè in quest'anno si è ripetutamente lamentata la pleora di questa valuta che restava accumulata nelle casse anche nei mesi in cui il medio e minuto commercio acquista maggior movimento.

Avendo riscontrato che i biglietti in circolazione nella loro classificazione per diversi tagli non si trovavano in corrispondenza colle proporzioni stabilite nella legge del 1894, e che eccedevano in numero i biglietti da dieci lire, invece di quelli da venticinque lire, che avrebbero dovuto trovarsi in circolazione per una somma di 44 milioni di lire, ho disposto che nel cambio dei logori da dieci si sostituiscano biglietti da venticinque lire, finchè non sia ristabilita la proporzione voluta dalla legge del 1894.

Il biglietto da venticinque si spinge in un campo abbastanza diverso di circolazione e si può confidare di eliminare in tal modo la pleora che si è lamentata nella circolazione dei biglietti di Stato. Ma non dobbiamo dissimularci che con tale provvedimento i biglietti di Stato vanno ad occupare un campo di circolazione che è loro proprio, ma dove erano prima sostituiti dai biglietti di banca. Conseguentemente maggiore deve essere la preoccupazione nostra nel limitare la circolazione bancaria.

Le ultime leggi obbligano gli Istituti di emissione a diminuire ogni anno la circolazione di 23,300,000, ma il beneficio non può essere sentito se si mantiene una circolazione aggiuntiva per le anticipazioni statutarie che giunge fin quasi a cento milioni, come è già accaduto nel luglio di quest'anno e dovrebbe presto ripetersi qualora non si provvedesse a sistemare il debito fluttuante.

La necessità di questa sistemazione era riconosciuta fino dal dicembre 1897 e veniva all'uopo pre-

sentato un disegno di legge (N. 200) nella passata Sessione, che rimase poi abbandonato.

Ma il tempo trascorso non ha potuto che rendere più evidente la necessità di un provvedimento che verrà ora presentato nella forma più semplice, domandandovi di autorizzare il Governo a gradualmente convertire in consolidato 4.50 per cento netto una parte dei buoni del Tesoro ordinari, così come si è fatto pei buoni del tesoro di scadenza più lunga, e vi prego pertanto di accordare a questa proposta la vostra sollecita approvazione, nella piena fiducia di riescire in tal modo ad assestare fortemente la situazione del Tesoro, senza alcuna scossa dannosa e senza turbare menomamente il mercato monetario.

Procede l'attuazione delle ultime leggi pel risanamento della circolazione bancaria e presenterò sollecitamente alla Camera tanto le relazioni dell'ispezione straordinaria triennale compiutasi in quest'anno, quanto la prescritta relazione sull'andamento degli Istituti di emissione nel 1897, che non ha potuto essere presentata nel maggio decorso, come sarebbe stato prescritto dalla legge del 1893.

Non possiamo però acquetarci nello stato attuale di cose e credere che i provvedimenti sieno sufficienti.

È mio vivo desiderio di studiare il modo per il quale il massimo nostro Istituto abbia a liberarsi prontamente da tutte le immobilizzazioni e mettersi in grado di meglio adempiere al compito economico che giustifica i privilegi coi quali venne costituito.

Il grande Istituto bancario dovrebbe esercitare il suo ufficio moderatore sul corso dei cambi col l'estero.

Il cambio in moderate proporzioni non è tanto dannoso quanto le forti oscillazioni procedenti dalle diverse quantità di divise disponibili nei diversi periodi dell'anno; situazione che viene inasprita dalla speculazione quando si accentua senza alcun influsso moderatore.

Quest'influsso sarebbe compito del massimo Istituto di credito che nelle sue condizioni attuali non è in grado di provvedervi in modo adeguato, e converrà studiare profondamente la cosa e forse anche modificare in qualche parte la legge che disciplina le operazioni che la banca può effettuare.

I nostri Istituti di emissione dovrebbero poi esercitare larga influenza per agevolare la circolazione dei capitali e mantenere possibilmente basso il saggio dell'interesse; ma vi contrasta la troppo larga misura loro concessa e anche prescritta per gli investimenti in titoli.

Questa situazione comune a tutti gli Istituti si presenta in special modo grave nelle provincie

continentali del mezzogiorno, dove la Cassa di risparmio amministrata dal Banco di Napoli deve impiegare in titoli di Stato tutte le somme ad essa depositate. Questa Cassa va provvidamente diffondendo le sue agenzie per raccogliere i risparmi, ma mentre li provoca ed assicura, li sottrae tanto più completamente dal reimpiego locale, che solo può vivificare le industrie e l'agricoltura.

L'argomento è grave e nel prossimo anno, quando dovrete deliberare sulla proroga del corso legale, vi presenterò quelle migliori proposte che possano efficacemente agevolare l'influenza dei nostri Istituti di emissione a pro della economia nazionale.

Assistere la produzione nazionale con opportuni provvedimenti economici era nei propositi della precedente Amministrazione, ed il nuovo Ministero vuole attendervi con sollecite cure.

Le precedenti Amministrazioni compirono già a questo riguardo larghi studi, dei quali abbiamo fatto tesoro, ed accettiamo anche buona parte delle loro conclusioni.

Non crediamo però conveniente di costituire il fondo di sgravio ideato dall'onorevole mio predecessore, poichè alimenterebbe troppe più speranze che non siano i mezzi con cui soddisfarle, donde un grande fomite di malcontento che dobbiamo cercar di evitare.

Non possiamo nemmeno far nostro il proposito, fatto balenare nella sua esposizione finanziaria di prosciogliere da ogni imposta i proprietari contribuenti allo Stato per tasse fondiarie non maggiori di dieci lire, ad imitazione di quanto si è fatto da uno Stato vicino, che si trova in condizioni assai differenti dalle nostre.

Noi riteniamo che in Italia sia anzitutto necessario sopprimere i dazi interni di consumo sul pane e sulle farine, completando l'opera iniziata dall'onorevole Sonnino. Nel 1894 venne abolito il dazio interno governativo sul pane e sulle farine, ed il mio collega delle finanze vi proporrà provvedimenti idonei a conseguire lo scopo della soppressione anche di ogni dazio comunale sopra questo precipuo alimento della popolazione. (*Bravo! — Approvazioni*).

Questa abolizione necessariamente diminuirà le somme, di cui ora dispongono i Comuni; e per ristabilire l'equilibrio nel loro bilancio vi viene proposto anzitutto di compensarli di poco meno della metà degli introiti perduti, diminuendo di altrettanto la somma da essi dovuta all'erario per gli altri dazi.

Alla rimanente deficienza i Comuni potranno provvedere, attingendone i mezzi dall'applicazione di nuove disposizioni sui tributi locali e specialmente dalle imposte sul valore locativo e sugli esercizi e riven-

dite, delle quali viene appositamente aumentata la graduabilità, e dalla tassa di famiglia: e in ogni modo potranno rivalersene pure aumentando lievemente i dazi sui vini e sulle carni, entro i limiti fissati da una nuova tariffa: o anche, in alcuni luoghi, portando l'addizionale comunale sulla imposta immobiliare al limite normale. E mentre così si apprestano ai Comuni varî mezzi di nuove risorse, da sostituire a quelle, tanto discusse e perigliose, del dazio sugli alimenti farinacei, si mantiene tuttavia, quanto alla libertà di scelta fra i mezzi indicati, la dovuta osservanza alle comunali autonomie e alla varietà delle condizioni e delle consuetudini locali.

Non potendo poi lo Stato diminuire menomamente la somma complessiva dei suoi introiti, vi proponiamo di assicurare la riscossione di un prodotto equivalente alla somma da assegnarsi ai Comuni con parziali riduzioni degli attuali canoni daziari. Tale prodotto si otterrebbe senza grandi novità tributarie, bensì mediante modificazioni nelle tasse di fabbricazione dei fiammiferi, degli spiriti e delle polveri piriche, nelle tasse di consumazione del gas, della energia elettrica, con nuove discipline per alcune specialità di tasse sugli affari, e infine colla metà del prodotto dell'unico pecuniario contributo che assolveranno gli iscritti di leva assegnati alla terza categoria. (*Commenti*).

Altro disegno di legge vi presenta il collega delle finanze, riguardante l'imposta di ricchezza mobile per regolarne la revisione ad ogni quadriennio, per introdurvi disposizioni favorevoli all'industria agraria, per agevolare i nuovi impianti di stabilimenti industriali, esentarne le mercedi giornaliere ed instabili degli operai e sempre poi quelle che non eccedano le lire 3.50 al giorno, estendendo inoltre il sistema degressivo sino alle 1,200 lire nella categoria B e sino alle 1,300 nella categoria C.

Separati disegni di legge regolano l'applicazione dell'imposta ai redditi dei fabbricati, dei quali si farà una generale revisione, e l'altra non facile materia delle restituzioni ed alienazioni di beni immobili devoluti al demanio dello Stato per debiti di imposta.

In questi progetti di legge si è tenuto conto, per quanto è stato possibile degli studi fatti dalle Commissioni parlamentari, e sono, secondo le nostre previsioni, così formulati, da confidare che la migliore e più equa distribuzione di queste imposte si possa conseguire senza diminuire il loro gettito complessivo a favore dello Stato.

Qualora però dovessimo persuaderci che in fatto non si ottengano equivalenti compensi, le finanze dello Stato ne saranno risarcite con nuovi provvedimenti, poichè ripetiamo essere nostro fermo pro-

posito che a qualsiasi mitigazione delle imposte più gravose si deve provvedere con altre risorse per assicurare la solidità del bilancio, che deve rimanere assolutamente illeso.

Altri studi sono in corso per trasformazioni di imposte sui consumi popolari e per moderare in qualche categoria l'aliquota della tassa di ricchezza mobile, ed è mio pensiero di risarcire poi la perdita che possa averne il bilancio coll'applicazione dell'imposta sull'Entrata nella sua ultima forma, e cioè quale tassa complementare per far maggiormente contribuire alle spese dello Stato le classi più agiate con equa, prudente e moderata progressione, in relazione alla loro maggiore fortuna, così come è già attuata nella Prussia e in altri Stati. (*Bene! Bravo! — Commenti*).

Il mio collega dei lavori pubblici vi presenta i progetti per le bonifiche e per la concessione di ferrovie all'industria privata, e vi proporrà anche provvedimenti per regolare i corsi d'acqua.

Il mio collega dell'agricoltura, industria e commercio ripropone, con poche modificazioni, il disegno di legge studiato dalla precedente Amministrazione sui monti frumentari e sulle casse agrarie.

La colonizzazione delle terre incolte è un antico pensiero, e formava anche parte dei provvedimenti economici annunziati nello scorso anno dal precedente Ministero. Noi vi proporremo le norme con cui cominciarne l'attuazione prudente col sistema delle enfiteusi destinandovi intanto ogni anno, come io ho già dichiarato un milione di lire.

Il nostro programma finanziario ha per proposito di provvedere colla maggiore parsimonia alle spese pubbliche, bene accertandone l'effettivo loro ammontare, affine che i preventivi non trovino delusione nei consuntivi.

Questo accertamento ci ha convinti che lo stato del bilancio non permette alleviamenti delle imposte troppo gravi e nemmeno di quelle che sono d'ostacolo allo svolgimento della produzione, senza che il loro gettito venga in qualche modo sostituito: da qui il nostro piano di graduale trasformazione di imposte, che cominciamo ad attuare coi progetti di legge che ho avuto l'onore di annunciarvi.

Le nostre conclusioni potranno sembrare alquanto rigide; ma nel periodo che attraversiamo, penso sia debito nostro di guardare in special modo alla vera essenza delle cose. Il contrasto fra l'essere ed il parere si ripresenta assai volte nella vita politica; ma sono profondamente persuaso che le apparenze, che non hanno un fondamento reale, possono raccogliere dei plausi momentanei, ma a breve andare non possono produrre che discredito e malcontento.

I contribuenti italiani provano col fatto di sostenere gravi sacrifici per la finanza pubblica, però non è possibile aumentare il gettito complessivo delle imposte attuali.

Le entrate effettive sopravanzano le spese effettive proprie dell'esercizio in modo da assicurarne il pieno equilibrio, ma non presentano margine sufficiente per sopperire, con esse, nè al pagamento di tutte le spese per costruzioni ferroviarie, nè al pagamento di quelle quote di capitale dei debiti redimibili che devono ogni anno essere rimborsate.

La chiara nozione di questo stato di cose ci guiderà nella cura di ogni economia, che possa effettuarsi senza danno dei pubblici servizi.

Non possiamo darci la compiacenza di delinearvi un grande piano delle riforme desiderate; ma procedendo cauti non faremo falsa via, non vi faremo perdere un tempo prezioso, e, con passo misurato ma fermo e sicuro, confidiamo di riuscire, ancora più con fatti che non con parole, a riordinare la finanza dello Stato in modo che, mentre raffermi la solidità del bilancio, aiuti ed assicuri lo svolgimento di tutte le forze economiche della nazione. (*Vive approvazioni*).

Presentazione di disegni di legge.

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

Carcano, ministro delle finanze. Mi onoro di presentare alla Camera un disegno di legge per modificazioni alle leggi sui dazi di consumo, sulle tasse di fabbricazione e sui tributi locali.

Questo disegno di legge, che già è stato annunciato nell'esposizione finanziaria, è di natura sua complesso ed urgente; chiedo quindi che urgente sia dichiarato e venga deferito all'esame di una Commissione di quindici deputati da nominarsi dalla Camera.

Presidente. Do atto all'onorevole ministro delle finanze della presentazione di questo disegno di legge, che sarà stampato e distribuito.

L'onorevole ministro domanda che sia dichiarato urgente e che venga deferito all'esame di una Commissione di quindici deputati nominati dalla Camera.

Non essendovi osservazioni in contrario, così rimane stabilito.

Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro delle finanze.

Carcano, ministro delle finanze. Mi onoro di presentare alla Camera un secondo disegno

di legge, che reca modificazioni alla legge per l'applicazione dell'imposta sui redditi di ricchezza mobile.

Chiedo che questo disegno di legge venga inviato alla stessa Commissione, che nella Sessione precedente ne esaminò un altro relativo alla medesima materia.

Presidente. Do atto all'onorevole ministro delle finanze della presentazione di questo disegno di legge, che sarà stampato e distribuito.

L'onorevole ministro chiede che esso sia deferito all'esame della stessa Commissione, che nella Sessione precedente riferì sopra un analogo disegno.

Sonnino Sidney Domando di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Sonnino Sidney. Credo che bisogna andare molto adagio nello stabilire precedenti in fatto di Commissioni, che esaminino disegni di legge presentati in altre Sessioni. Se questo disegno sulla ricchezza mobile non è che la ripetizione del passato, con poche modificazioni, capisco che non abbia grande importanza il fatto di rimandarlo alla Commissione precedente; ma, se si tratta di un altro disegno, informato, come suppongo da ciò che ha detto l'onorevole ministro del tesoro nell'esposizione finanziaria, a principî alquanto diversi, non credo sia buon sistema questo di rimandare disegni nuovi a Commissioni, elette dalla Camera in altra sessione, e che avevano dinanzi disegni diversi, informati ad altri criteri, ad altre necessità. Pregherei quindi l'onorevole ministro delle finanze di non insistere nella sua proposta, a meno che egli non ci assicuri trattarsi dello stesso disegno; il che però non sembra, dopo quanto ha detto l'onorevole ministro del tesoro.

Carcano, ministro delle finanze. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Carcano, ministro delle finanze. Mi affretto a rispondere all'onorevole Sonnino che il disegno di legge, che ebbi l'onore di presentare or ora, si assomiglia a quello proposto dalla precedente amministrazione, ma non è uguale. Differisce anzi in alcuni punti, come ha accennato il collega del tesoro nella esposizione finanziaria; contiene, cioè, alcune disposizioni nuove. Avevo creduto opportuno di proporre alla Camera di deferire l'esame di questo disegno di legge, benchè non identico all'antico, a quella stessa Commissione, che di

questo argomento si occupò lungamente nella passata sessione, credendo che questa via mi fosse imposta e da un riguardo dovuto a quella Commissione, e dal desiderio di procedere più presto; ma non ho difficoltà di aderire invece alla proposta dell'onorevole Sonnino.

Sonnino Sidney. Ringrazio l'onorevole ministro delle finanze della sua cortesia.

Presidente. Dunque questo disegno di legge sarà stampato, distribuito e mandato agli Uffici.

Vacchelli, ministro del tesoro. Domando di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Vacchelli, ministro del tesoro. Mi onoro di presentare alla Camera un disegno di legge per provvedimenti di bilancio e tesoro; ed un altro disegno di legge per la sistemazione del conto corrente tenuto dal tesoro per conto di amministrazioni di personali militari vari. Domando che ambidue questi disegni di legge siano trasmessi alla Giunta generale del bilancio.

Presidente. Do atto all'onorevole ministro del tesoro della presentazione di questi due disegni di legge. L'onorevole ministro propone che l'esame ne sia deferito alla Giunta generale del bilancio.

Non essendovi obiezioni, la proposta si intende accettata.

Interrogazioni e interpellanze.

Presidente. Dichiaro chiuse le votazioni segrete per la nomina delle due Commissioni della biblioteca e del debito pubblico. Le urne si consegneranno alla Commissione nominata per lo scrutinio.

Prego l'onorevole presidente del Consiglio, giusta la riserva fatta ieri, di dichiarare se accetta le interpellanze presentate nelle precedenti sedute, e di indicare il giorno in cui debbano essere svolte.

Fortis, ministro d'agricoltura e commercio. Il presidente del Consiglio, occupato nell'altro ramo del Parlamento, risponderà domani.

Presidente. Sta bene. Prego gli onorevoli segretari di dar lettura delle domande di interrogazione e d'interpellanza, pervenute alla Presidenza.

Lucifero, segretario, legge:

« Il sottoscritto chiede di interrogare i ministri di grazia e giustizia e di finanza

per sapere se intendano precisare il significato della legge che esenta le Cooperative di consumo dal dazio consumo, nello scopo di togliere il pretesto a litigi rovinosi per le Cooperative.

« E. Farina. »

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle finanze sulle disposizioni da lui date circa la tassa di bollo sugli assegni bancari.

« E. Farina. »

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro di agricoltura e commercio onde conoscere i motivi che hanno determinato il trasloco dell'Ispettore forestale cavalier Giuseppe De-Rossi da Genova a Cuneo.

« Cavagnari. »

« Il sottoscritto chiede d'interrogare gli onorevoli ministri dell'interno e dei lavori pubblici sui danni gravissimi arrecati dalle piogge torrenziali e dallo straripamento di fiumi, alle strade e alle campagne nella provincia di Catanzaro e come intendano provvedere per ripristinare prontamente le comunicazioni interrotte, e per venire in aiuto di danneggiati poveri, e di contadini rimasti senza tetto.

« Chimirri. »

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il presidente dei ministri sulla ritardata esecuzione del monumento a Giuseppe Mazzini.

« Gattorno. »

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole presidente del Consiglio sugli ultimi fatti di Paternò e sulla necessità di richiamare le autorità politiche al dovere di non eccedere contro popolazioni inermi, che, come durante i fatti medesimi, manifestano propositi tutt'altro che sovversivi.

« De-Felice Giuffrida. »

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle finanze e quello della giustizia per sapere se intendano ripresentare il progetto di legge sulla inasequestrabilità degli stipendi degli impiegati civili.

« A. Marescalchi. »

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri della marina e del tesoro per conoscere se intendano di presentare allo stato di relazione la legge sul miglioramento delle pen-

sioni agli operai avventizi della regia marina.

« D'Ayala-Valva. »

« I sottoscritti chiedono di interrogare i ministri del tesoro e della marina per conoscere se intendano ripresentare allo stato di relazione la legge sul miglioramento delle pensioni agli operai avventizi della regia marina.

« De Nobili, Cimati, Magliani, Tecchio, Binelli, Poli. »

Presidente. Le interrogazioni saranno iscritte nell'ordine del giorno.

La seduta termina alle 17.25.

Ordine del giorno per la tornata di domani.

1. Interrogazioni.
2. Verificazioni di poteri. — Elezione contestata del collegio di Forlì (eletto Pasqui).
3. Svolgimento di una proposta di legge del deputato Frola sugli effetti giuridici del catasto.
4. Discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa per il Ministero delle finanze per l'esercizio finanziario 1898-1899. (4).

PROF. AVV. LUIGI RAVANI
Direttore dell'Ufficio di Revisione.

Roma 1898. — Tip. della Camera dei Deputati.

