

LXV.

TORNATA DI VENERDÌ 1° FEBBRAIO 1901

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE VILLA.

INDICE.

Comunicazioni della Presidenza (Nomina di una Commissione)	Pag. 2050
Disegni di legge (Presentazione):	
Conto corrente fra il Ministero del tesoro e l'Amministrazione militare (FINALI)	2044
Variazioni di stanziamento nei bilanci del tesoro e delle poste e dei telegrafi (Id.)	2044
Disposizione per dichiarare monumento nazionale la Casa ove ebbe i natali GIUSEPPE VERDI; e per concedere la tumulazione di lui e di Giuseppina Streppone, sua moglie, nella Casa di riposo pei musicisti, da lui fondata (GALLO)	2044
Servizio economico ferroviario (BRANCA)	2058
Tenuta demaniale di Follonica (Approvazione)	2053
Ferrovia Bologna-San Felice (Discussione)	2057
AGNINI	2058
BRANCA (ministro)	2058
DONATI C. (relatore)	2058
RIZZO	2057
Marina mercantile (Discussione)	2059
ALESSIO	2060
FRANCHETTI	2070
GUICCIARDINI (presidente della Giunta del bilancio)	2059
PRINETTI	2080
ZEPPA	2078
Giuramento dei deputati BACCAREDDA, SANARELLI e BARILARI	2044-51
Interrogazioni:	
Proibizione del Comizio di Napoli (dazio sul grano):	
PANSINI	2045
ROMANIN-JACUR (sotto-segretario di Stato)	2045-46
Crisi viticola e olearia in Sicilia:	
ORLANDO	2046
POMPILI (sotto-segretario di Stato)	2046-47

Circoscrizioni territoriali di Sicilia:	
FINOCCHIARO-APRILE	Pag. 2050
ORLANDO	2049
ROMANIN-JACUR (sotto-segretario di Stato)	2048-49
Osservazioni e proposte:	
Lavori parlamentari:	
ABIGNENTE	2084
PALATINI	2084
PRESIDENTE	2044-84
TORRIGIANI	2044
VISCHI	2044-45
Proposte di legge (Svolgimento):	
Pensioni militari:	
DANIELI (sotto-segretario di Stato)	2051
PICCOLO-CUPANI	2050-51
Lotteria Belliniana:	
CHIMIRRI (ministro)	2052
DI SAN GIULIANO	2052
Relazione (Presentazione):	
Disposizioni per dichiarare monumento nazionale la Casa ove nacque GIUSEPPE VERDI, ecc. (DI SCALEA)	2080
Domanda di procedere contro il deputato POZZATO (SINIBALDI)	2080
Votazione segreta (Risultamento):	
Consorzi antifillosserici	2085
Spese impreviste	2085
Provvedimenti per il terremoto ligure	2085

La seduta comincia alle ore 14,10.

Stelluti-Scala, segretario, dà lettura del processo verbale della tornata di ieri, che è approvato.

Congedi.

Presidente Hanno chiesto congedo, per motivi di famiglia: gli onorevoli Falcioni, di giorni 5, Gianolio, di 4. Per motivi di salute: l'onorevole Cuzzi, di giorni 6.

(Sono conceduti).

Giuramenti.

Presidente. Essendo presenti gli onorevoli Baccaredda e Sanarelli li invito a giurare.

(Legge la formula del giuramento).

Baccaredda e Sanarelli giurano.

Presentazione di disegni di legge.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro del tesoro.

Finali, ministro del tesoro. Mi onoro di presentare alla Camera tre disegni di legge. Il primo concordato col mio collega, il ministro della guerra, per regolare il conto corrente fra il ministro del tesoro e l'amministrazione militare; e gli altri due portanti approvazione di maggiori assegnazioni e di diminuzioni di stanziamenti nello stato di previsione del Ministero del tesoro ed in quello delle poste e dei telegrafi.

Questi tre disegni di legge mi pare che, per la loro natura, debbano andare alla Giunta generale del bilancio, come io chiedo sia fatto.

Presidente. Dò atto all'onorevole ministro del tesoro della presentazione di questi disegni di legge, che saranno stampati e distribuiti.

L'onorevole ministro chiede che questi disegni di legge sieno trasmessi per l'esame alla Giunta del bilancio.

Se non vi sono opposizioni, questa proposta s'intenderà approvata.

(È approvata).

Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro della pubblica istruzione.

Gallo, ministro dell'istruzione pubblica. Mi onoro di presentare alla Camera un disegno di legge votato ieri dal Senato, che si riferisce alla dichiarazione di monumento nazionale della casa ove è nato Giuseppe Verdi; ed all'autorizzazione del seppellimento de' suoi avanzi, e di quelli della predefunta consorte Giusep-

pina Strepponi, nell'istituto da lui creato a Milano.

Io non faccio alcuna proposta formale...

(I deputati Torrigiani e Vischi chiedono di parlare).

... anche per non togliere alla Camera la lodevole iniziativa che a me pare stia per prendere dal momento che qualche deputato ha già chiesto di parlare. Ricordo solo alla Camera, che ieri il Senato del Regno, appena presentato il disegno di legge, deliberò, nominando una Commissione speciale, che venisse discusso seduta stante.

Presidente. Dò atto all'onorevole ministro della pubblica istruzione della presentazione di questo disegno di legge.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Torrigiani.

Torrighiani. Associandomi al concetto che ha ispirato il Senato e l'onorevole ministro, farei la proposta che l'esame di questo disegno di legge fosse deferito ad una Commissione, nominata dal presidente, la quale dovesse riferire nella seduta di domani.

Voci. Oggi! oggi!

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Vischi.

Vischi. Non debbo che fare la stessa proposta.

Anch'io avrei desiderato, che la Commissione avesse potuto oggi stesso riferire alla Camera, salvo poi a proporre, se è nei termini del Regolamento, di potere oggi stesso deliberare sulla relazione della Commissione.

Presidente. Certamente sarebbe desiderabile che la Camera potesse assecondare questo suo sentimento, che è nel cuore di tutti, ma c'è la legge inesorabile del Regolamento, la quale pone dei termini, ed io credo che noi dobbiamo rispettarli, e non dobbiamo abbandonarci ai facili entusiasmi, quando possono preparare la strada ad abusi.

Accetto quindi di buon grado di nominare la Commissione, ma credo che la Camera non debba che approvare le proposte dell'onorevole Torrigiani e dell'onorevole Vischi e cioè che la Commissione abbia a riferire nella seduta di domani, perchè nella seduta d'oggi non è possibile.

L'articolo 76 del Regolamento vorrebbe che precedesse una votazione segreta nella quale si raccogliesse almeno una maggioranza dei tre quarti dei votanti.

Vischi. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Vischi. Ho accennato anche io alle esigenze, che vanno rispettate, del Regolamento; però credeva che si potesse oggi avere in seduta pubblica la relazione e rimettere a domani la discussione.

Presidente. Ma questo lo vedrà la Commissione.

Interrogazioni.

Presidente. Passiamo ora alle interrogazioni.

La prima è quella dell'onorevole Pansini al ministro dell'interno « per la proibizione del Comizio di Napoli, sull'abolizione del dazio sul grano ».

L'onorevole sotto-segretario di Stato per l'interno ha facoltà di rispondere.

Romanin-Jacur, *sotto-segretario di Stato per l'interno*. Il Comizio per l'abolizione del dazio sul grano, di cui si erano fatti promotori alcuni giovani appartenenti alla redazione del giornale repubblicano *1799*, è stato proibito unicamente per ragioni d'ordine pubblico.

Esso era stato convocato nella sala Tarsia, concessa pel Municipio dal Regio Commissario. Eravamo nei giorni nei quali in Napoli si era manifestato precisamente uno sciopero di panettieri, e l'autorità di pubblica sicurezza non credette di poter, nel caso che fossero accaduti disordini, intervenire in modo da evitare seri guai poichè la sala Tarsia, ha dimensioni tali da permettere la riunione di parecchi migliaia di persone. Il Comizio fu proibito, mi giova ripeterlo, soltanto per ragioni d'ordine pubblico.

Presidente Ha facoltà di parlare l'onorevole Pansini.

Pansini. La risposta del sotto-segretario di Stato per l'interno mi porta alla condizione di fatto precedente alla risposta medesima, perchè io non aveva bisogno di una interrogazione a lui rivolta per sapere che un comizio, che si doveva tenere a Napoli nella sala Tarsia, era stato proibito per ragioni di pubblica tranquillità; perchè tutti i comizi in Italia sono sempre proibiti per ragione di quiete e di tranquillità sociale.

Ora io all'onorevole sotto-segretario ed alla Camera faccio notare che questo è uno dei tanti casi di abusi, di arbitri che leggermente si commettono dall'autorità politica,

perchè è vero che noi non abbiamo una legge la quale venga a limitare, determinare o disciplinare l'esercizio del diritto di radunanza e di riunione.

Venne qui una legge, ma la Camera credette che per ragioni di libertà convenisse a tutti non approvarla. Ora è questione di casistica. Io credo che il Governo debba ricordare questo, che il diritto di riunione può trovare una certa limitazione soltanto quando la tranquillità e la quiete sociale potessero venire ad essere turbate. Ma secondo la legge che abbiamo, la legge di pubblica sicurezza, voi non avete diritto di proibire le adunanze pubbliche o in luogo aperto al pubblico, tanto che l'articolo 2 della legge dice: « il comizio potrà essere impedito, sempre che non si sia obbedito a quel disposto dell'articolo 1 che impone ai promotori di un comizio di darne avviso all'autorità di pubblica sicurezza ».

Sicchè allo stato attuale della legislazione questo diritto voi non lo avete. Però voi vi richiamate a precedenti e dite: non c'è paese al mondo che non possa e non debba avere questo diritto di impedire o limitare per ragioni di pubblica tranquillità il diritto di adunanza.

E voi adducete una ragione, e la ragione è quella dello sciopero dei panattieri. Ora io vi rispondo: ma pochi giorni fa c'erano anche altri scioperi; c'erano gli scioperi degli operai degli opifici meccanici; ebbene, il Governo ha cercato in tutti i modi che avvenissero i relativi comizi, perchè l'opinione pubblica facesse sapere che a Napoli c'erano degli operai che spingevano il Governo alla presentazione di quei disegni di legge relativamente ai premi sulla marina mercantile e sulle spese di guerra.

Ora su questi banchi non si potrà mai far plauso al Governo, quando, per regolare un diritto così sacro, com'è quello del diritto di riunione, interviene per facilitare la riunione di un comizio allo scopo di risolvere un dato problema e prendere date risoluzioni che sono nel suo intento, e s'impediscono i comizi stessi se le loro risoluzioni possono essere ostiche al Governo stesso.

Si noti inoltre; la sala Tarsia è di proprietà comunale. A Napoli abbiamo un Regio Commissario, il quale accordò la sala per il comizio sulla questione del dazio del grano; ma quando il prefetto proibì il comizio pub-

blico, strano a dirsi, il Regio Commissario negò la sala, perchè si diceva che il comizio da pubblico fosse diventato privato.

Ora tutto questo si risolve in una sola affermazione: che voi, anche a Napoli, impedendo il comizio sul dazio del grano, avete violato il diritto più sacro, che è il diritto di riunione.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole sotto-segretario di Stato per l'interno.

Romanin-Jacur, sotto-segretario di Stato per l'interno. L'onorevole Pansini da abile parlamentare com'è, mettendo le mani avanti, ha fatto capire che non è per opera del Governo se il diritto di riunione non è stato ancora sistemato per legge.

E siamo d'accordo!... senza aggiungere altro.

Nè lo seguò sopra un altro accenno al quale ha creduto di dar posto nel suo discorso, dirò così per far credere alla Camera che il Governo proibendo quel Comizio ne abbia poi di sottomano provocato un altro al quale d'altronde egli, se le mie notizie sono esatte, ha preso parte...

Pansini. Parlando contro.

Romanin-Jacur, sotto-segretario di Stato per l'interno. E sarà parlando contro. Dico solamente che fra gli oratori che presero parte a quel Comizio, anzi che figuravano sul palcoscenico al posto d'onore, come ben merita, c'era anche l'onorevole Pansini.

Pansini. Io parlai contro lo scopo che aveva il Comizio.

Romanin-Jacur, sotto-segretario di Stato per l'interno. Ma quanto alle altre affermazioni, non ho che da richiamare l'attenzione della Camera su questa condizione di fatto che non può essere smentita. Dal giorno in cui quel Comizio a Napoli fu proibito, per ragioni di ordine pubblico, se ne tennero ben 22 in undici o dodici Provincie del Regno e precisamente per invocare l'abolizione o riduzione del dazio sul grano e due soli furono proibiti uno a Sestri Ponente e l'altro a Napoli; domani o dopo domani se ne terrà un altro a Bologna e forse non sarà il solo. Giudichi la Camera fra le affermazioni dell'onorevole Pansini, che riguardano le teorie, e quelle relative ai fatti che io ho avuto l'onore di porre dinanzi alla Camera.

Pansini. Significa che il criterio locale è diverso: è una ragione di più in sostegno della mia tesi.

Presidente. Ora viene l'interrogazione dell'onorevole Orlando al ministro delle finanze « per sapere se e quali provvedimenti intenda adottare o proporre, per alleviare gli agricoltori dei mandamenti di Partinico e di Carini in seguito al disastroso raccolto dell'uva per la peronospora e la fillossera, e delle ulive per la mosca olearia. »

L'onorevole sotto-segretario di Stato per le finanze ha facoltà di parlare.

Pompili, sotto-segretario di Stato per le finanze. Io non potrei rispondere all'onorevole Orlando in modo diverso da quello che risposi sullo stesso argomento all'onorevole Rossi Enrico l'altro giorno.

Le disposizioni vigenti nel compartimento siciliano offrono appunto modo di alleviare i danni delle perdite subite dai contribuenti in causa della mosca olearia e della peronospora o fillossera nei vigneti.

Le disposizioni del decreto 8 agosto 1833 ammettono l'abbuono dell'imposta quando la perdita raggiunga la metà del reddito di ciascun fondo e siano presentati a tempo i reclami o dal sindaco o dai contribuenti singolarmente, secondo che il danno abbia afflitto la quarta parte o no del numero dei contribuenti medesimi.

Il primo decreto 8 agosto 1833 ammette anche, rapporto ai vigneti, quando siasi verificata la distruzione completa o che siasi fatto luogo a cambiamento di coltura, che si addivenga alla revisione dei redditi. Ora furono subito portate a conoscenza dei comuni di Partinico e di Carini queste disposizioni nel luglio per ciò che si riferisce alla peronospora, e nel settembre per la fillossera e la mosca olearia, e fu dato ordine all'Intendenza di finanza di Palermo di sollecitare la presentazione dei reclami da parte dei contribuenti, dovendosi fare la verifica in confronto dei frutti pendenti o rimasti illesi. Il Ministero ha quindi usato la massima sollecitudine, ed allo stato delle cose non sa che cos'altro dovrebbe fare di più.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Orlando.

Orlando. Ringrazio l'onorevole sotto-segretario di Stato della sua risposta. È vera la osservazione di lui che la questione presente è venuta alla Camera altra volta; ma il fatto della reiterazione non servirebbe ad altro se non ad indicare la gravità del problema per le popolazioni siciliane. Appunto in questo

momento, avviene che io possa risparmiare all'onorevole sotto-segretario di Stato un'altra interrogazione sul medesimo argomento, dichiarando che alle mie considerazioni si unisce l'onorevole Finocchiaro-Aprile, da poi che nelle stesse condizioni dei mandamenti di Partinico e di Carini si trova il territorio di Chiusa Sclafani danneggiato gravemente dalla mosca olearia. Detto ciò, e venendo ora alla risposta dell'onorevole sotto-segretario di Stato, essa sarebbe esauriente in ogni sua parte, meno però nell'ultima, che è proprio quella cui più direttamente si riferisce l'interrogazione mia. In realtà, per le Province siciliane si è trovato il modo di venire in aiuto agli agricoltori rovinati da queste malattie dell'uva e dell'ulivo applicando un vecchio decreto-legge (legge nel senso vero, perchè si tratta di un Decreto, emesso da un Governo assoluto), e cioè il Decreto del 1833. Or la data remota di questa provvida disposizione fa sì che la piena conoscenza dei particolari riesca ben difficile. Io, per esempio, non ho potuto leggere questo Decreto, quantunque faccia un po' il mestiere di andar compulsando fonti di diritto anche non recenti...

Pompilj, *sotto-segretario di Stato per le finanze*. Ma è come ho detto io...

Orlando. Non lo metto in dubbio, dico solo, e l'onorevole sotto-segretario converrà, che si tratta di una fonte di diritto poco accessibile all'universale; per arrivare poi alla conclusione, che è bene scusabile il cittadino il quale ignori la speciale disposizione di quel Decreto secondo la quale per farsi luogo all'abbuono occorre un accertamento da farsi con la presenza degli agenti finanziari mentre il frutto è pendente. Ora, se a noi, uomini di legge, riesce difficile sapere, e non è questo un titolo d'ignoranza, quali siano le disposizioni particolari di un Decreto del 1833, non è da meravigliarsi se gli agricoltori le ignorino affatto.

Diversamente, avverrebbe come per quella famosa legge di Caligola che era scritta in alto ed in lettere piccolissime, per guisa che nessuno la potesse conoscere.

È avvenuto che degli interi mandamenti, come quelli cui alludo nella mia interrogazione, in perfetta buona fede non si sono attenuti alle prescrizioni del decreto relative alla constatazione dei danni. Si tratta dunque, o l'equità lo esige, di venire in aiuto a questa emissione incolpevole.

L'onorevole Pompilj, che è anche un giurista, sa che certe leggi sono suscettive di interpretazione estensiva: ora, quando il Governo arriva a constatare (ammesso che esso debba garentirsi contro possibili frodi), arriva, dico, a constatare con documenti propri ed ufficiali che il raccolto è mancato, credo che si farebbe atto (lo dico senza voler mancare di rispetto a chicchessia) un po' da curiale afferrandosi al testo letterale del decreto per negare un abbuono che per giustizia deve darsi.

Or la constatazione ufficiale di quel fatto non mi sembra difficil cosa. Per esempio, l'onorevole Pompilj si rivolga al suo collega onorevole Rava; questi potrà dirgli che dai Bollettini del Ministero di agricoltura, compilati su dati ufficiali, risulta che in Sicilia il raccolto delle uve è stato nullo. È giusto, di fronte alla ufficiale certezza che il raccolto è mancato, afferrarsi giudaicamente ad una trascurabile condizione o non è più degno, essendo possibile, il ritenerla adempiuta per equipollenti? Per lo meno l'onorevole sotto-segretario di Stato converrà che è una questione degna di esame e mi auguro che vorrà esaminarla e studiarla con la maggiore benevolenza.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole sotto-segretario di Stato per le finanze.

Pompilj, *sotto-segretario di Stato per le finanze*. Le disposizioni del decreto, che ho ricordato, dell'8 agosto 1833, sono tassative: dispongono l'abbuono dell'imposta, quando risulti che sia perduta la metà almeno del raccolto...

Orlando. Questi hanno perduto più della metà.

Pompilj, *sotto-segretario di Stato per le finanze*. ... e per ciascun fondo.

Ora è chiaro che l'Intendenza di finanza, che deve procedere a questo abbuono, deve anche, nei termini prescritti dalla legge stessa, verificare, nelle forme volute, la mancanza del raccolto. Quindi, l'interpretazione data dall'Intendenza di finanza non è per nulla discutibile: perchè non c'è neppure una questione d'interpretazione; la lettera della legge è chiara, e non si presta ad equivoci. Soltanto io posso ammettere che i contribuenti, dei quali qui l'onorevole Orlando ha recato le doglianze, possano avere una parte di ragione, in quanto ignoravano le disposizioni di tale decreto. Perchè è molto naturale che questo sia un decreto difficile a cono-

scere, una volta che è del 1833, e la sua applicazione non è certo molto frequente.

Io prometto all'onorevole Orlando di richiamare l'attenzione della Direzione generale delle imposte su questo argomento. Vedremo quel che si potrà fare, perchè le disposizioni del decreto siano portate a conoscenza delle popolazioni, ed anche per usare la condiscendenza più larga che sia possibile nell'applicazione del medesimo.

Orlando. Questo volevo.

Pompili, *sotto-segretario di Stato per le finanze.* Ma l'Intendenza di finanza, per ora, è irreprensibile nella sua condotta. Noi, ripeto, studieremo, e vedremo se questo decreto potrà essere interpretato in senso più favorevole pei contribuenti.

Presidente. L'onorevole Orlando ha interrogato il ministro dell'interno « per sapere se e quando intenda ripresentare il disegno di legge sulla modificazione delle circoscrizioni territoriali dei Comuni di Sicilia risolvendo, com'è ormai doveroso ed urgente, la gravissima questione attualmente causa di odiose sperequazioni e di stridenti ingiustizie. »

Connesse con questa interrogazione, per ragioni di materia sono due altre interrogazioni: una, che l'onorevole Majorana ha rivolta al ministro dell'interno « per conoscere le ragioni per le quali non ha finora presentato un disegno di legge sulle modificazioni delle circoscrizioni territoriali di Sicilia » ed un'altra, che l'onorevole Vagliasindi ha rivolto pure al ministro dell'interno « intorno ai suoi intendimenti relativamente alla grave questione delle circoscrizioni territoriali dei Comuni di Sicilia. »

L'onorevole sotto-segretario di Stato per l'interno ha facoltà di rispondere a queste interrogazioni.

Romanin-Jacur, *sotto-segretario di Stato per l'interno.* Gli onorevoli interroganti hanno tutte le ragioni di rivolgersi al Governo, per sapere quale sia il pensiero di esso intorno a questa materia, la quale realmente lascia permanere uno stato di cose che giustamente è qualificato dall'onorevole Orlando come causa d'odiose sperequazioni e di stridenti ingiustizie; ma agli onorevoli interroganti non possono non ricordare la storia di questa questione; storia che io debbo però per sommi capi ricordare per giungere logica-

mente alla conclusione a cui debbo giungere.

Antica è la questione: perchè si riferisce alla circoscrizione territoriale degli antichi feudi siciliani. Ci sono dei piccoli Comuni per numero di abitanti e conseguenti bisogni, che hanno largo territorio, mentre grossi Comuni, in condizioni diametralmente opposte, non ne hanno affatto.

Anche il Governo borbonico si era occupato della questione in parecchie occasioni, senza però mai venire ad una soluzione.

Credette il Governo italiano, e badate bene, dopo 17 anni da che la Sicilia era fortunatamente annessa al resto d'Italia, di poter porre rimedio al grave inconveniente con la legge 11 luglio 1877, la quale affidava, con molta larghezza, alle amministrazioni locali di porgere quei suggerimenti e prendere quelle determinazioni che avessero condotto il Governo ad una soluzione che riuscisse nell'intento desiderato.

Ma tale fu lo stato di fatto che per questa legge si venne operando di fronte alle esigenze di coloro che domandavano cose troppo contrapposte alla opposizione degli altri enti che nulla o troppo poco volevano concedere, così che dopo un dibattito che durò dal 1877 al 1892, senza che si potesse arrivare a nulla di concreto, il Governo non seppe far altro, sull'avviso concorde del Consiglio di Stato, che dichiararsi impotente a sistemare con la legge del 1877 quello stato di cose e rinunciare considerando di fatto se non di nome quella legge lettera morta. E accadde quello che avviene purtroppo molte volte: le cose rimasero così fino a che nel 1896 il Commissario Regio per la Sicilia credette di trovare nella condizione territoriale dei Comuni siciliani non ultima cagione di uno stato di cose al quale conveniva di porre fine anche per ragioni di ordine pubblico, e propose al Governo di presentare un disegno di legge speciale.

Questo disegno di legge venne presentato dall'onorevole Di Rudini nella XIX Legislatura; ma la Camera su di esso non deliberò. Fu ripresentato nella Legislatura XX, ma siamo rimasti allo stesso punto. Al Governo attuale sembra che questo progetto debba essere ritoccato allo scopo di munire il Governo centrale di quelle eque, ragionevoli facoltà per le quali di fronte all'impossibilità di mettere d'accordo gli enti locali, possa

esso intervenire con una risoluzione che sia definitiva.

Ma converranno con me l'onorevole Orlando e gli altri colleghi interroganti che questa è materia di una delicatezza estrema; il Governo ha già avviato i suoi studi e li continua alacramente, sono anzi portati a buon punto, ma bisogna esaminare decisioni di massima già emesse dal Consiglio di Stato; bisogna studiare un numero enorme di pratiche per potere dai singoli casi e dalle diverse decisioni trarre le cognizioni che sono indispensabili per poter presentare un disegno di legge, che non corra la sorte di quelli presentati finora, ma che giunga invece a poter provvedere una buona volta alla sistemazione di questa questione che io non riconosco meno grave da quel che è considerata dagli onorevoli interroganti.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Orlando per dichiarare se sia o no soddisfatto della risposta dell'onorevole sotto-segretario di Stato.

Orlando. L'onorevole sotto-segretario di Stato non solo ha riconosciuto che io ho ragione, ma ha perfino fatte sue quelle mie gravi parole con cui affermavo che la presente questione è causa di sperequazioni odiose e di stridenti ingiustizie; ora io non potrei che dichiararmi molto soddisfatto delle sue risposte. Però una riserva io debbo fare quando l'onorevole sotto-segretario di Stato, riconosciuto che la questione ha una storia che oramai si può dire...

Romanin-Jacur, *sotto-segretario di Stato per l'interno.* Più che secolare.

Orlando. ... più che secolare, poi domanda ancora del tempo per studiare. Ma il decorso di un secolo, onorevole sotto-segretario di Stato, credo avrebbe dovuto bastare a questi studi. E poi, veda, il lungo tempo passato dimostra questa cosa, per la quale non occorre davvero tanto tempo; ed è che questa riforma si trova contro molti interessi, ma interessi sinistri, obliqui, illegittimi, i quali si coalizzano ed impediscono che la legge possa arrivare in porto. Questa è la semplice e dolorosa verità, onorevole sotto-segretario di Stato; ed allora permetterà che le dica che qualunque soluzione Ella possa trovare questi interessi saranno sempre lesi e quelle difficoltà sussisteranno sempre. Che se Ella poi sperasse per via di studi di far sì che un interesse leso non sia più leso, Ella vede,

si occuperebbe della quadratura del circolo ed allora non un secolo, ma i secoli dei secoli non basteranno per risolvere questo problema.

A prescindere da altre considerazioni, ricorderò il disegno di legge studiato da una Commissione parlamentare presieduta dall'onorevole Finocchiaro-Aprile. Perché non ripresentarlo?

La cosa è così urgente e così vitale che mi accontenterei, come un minor male, di una riforma anche non scevra di imperfezioni, perchè, creda a me, ciò che assolutamente occorre è di uscire da questo stato di cose. Mai come questa volta è vero che il meglio è nemico del bene.

Ad ogni modo, prendo atto della promessa che il disegno di legge sarà presentato e presentato al più presto; e mi auguro che in questo modo si dimostri che della Sicilia il Parlamento non si occupa solo quando si tratta di regalarle dei provvedimenti eccezionali.

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

(Non è presente.)

L'onorevole Vagliasindi?

Romanin-Jacur, *sotto-segretario di Stato per l'interno.* Domando di parlare.

Presidente. Parli.

Romanin-Jacur, *sotto-segretario di Stato per l'interno.* Volevo richiamare l'attenzione del mio amico onorevole Orlando sull'ultima parte di quelle poche parole che ho pronunziate. La difficoltà consiste nel trovare il modo col quale il Governo possa intervenire, quando i Corpi locali non vanno d'accordo fra di loro, e decidere.

Ora capirà l'onorevole Orlando, che è professore di scienza amministrativa, se non erro, che bisogna escogitare un provvedimento che sfugga alle regole ordinarie, perchè le nostre procedure ordinarie sono tali che una questione del genere di cui trattasi può trascinarsi per decine d'anni; è in ciò che consiste lo studio cui noi adesso attendiamo, studio che sarà fatto naturalmente tenendo conto di quegli equi principii di dritto a cui non si deve rinunciare.

Non possiamo pretendere di stabilire nella legge metodi draconiani. Non sono nodi di funi che si debbano tagliare con la spada. È questa la parte delicata che stiamo stu-

diando, e studiamo precisamente perchè non vogliamo che questo terzo progetto che, ripeto, sarà presentato in breve, abbia la sorte degli altri che furono presentati finora.

Finocchiaro-Aprile. Domando di parlare per fatto personale.

Presidente. Accenni al suo fatto personale.

Finocchiaro-Aprile. L'onorevole Orlando ricordò i lavori di una Commissione parlamentare della quale feci parte, mentre l'onorevole sotto-segretario di Stato, accennando agli studî che si compiono ora sotto i suoi auspicî, mostra di non averne tenuto conto. Da ciò l'obbligo in me di chiarire a nome dei colleghi, che ebbi compagni negli studî suddetti, che il principale obbietto delle nostre proposte fu appunto quello di cui oggi si preoccupa il sotto-segretario di Stato, di costituire cioè una magistratura speciale destinata a risolvere i conflitti fra i Comuni interessati alla riforma della circoscrizione territoriale.

All'uopo presentammo un controprogetto che fu accettato dal ministro dell'interno del tempo. Poi la legge proposta cadde col chiudersi della Legislatura; e l'argomento fu dimenticato. È tempo di venire ora ad una conclusione. Parlare ancora di studî da fare importa rimandare a tempo indefinito la soluzione di un problema che tutti riconoscono grave ed urgente.

Il Governo quindi affretti le sue risoluzioni e presenti le sue proposte. È solo in questo modo che potremo augurarci di soddisfare in tempo non lontano la legittima aspettazione delle popolazioni siciliane (*Bravo!*)

Presidente. Segue l'interrogazione dell'onorevole Chiesa al ministro dell'interno « sul contegno dell'autorità di pubblica sicurezza in Genova, che il 30 novembre procedeva arbitrariamente all'arresto di cinque cittadini presenti ad un pubblico processo. »

Vischi. L'onorevole Chiesa vi rinuncia.

Presidente. Sta bene.

Con questa sono, per oggi, esaurite le interrogazioni.

Annunzio della nomina di una Commissione parlamentare.

Presidente. In esecuzione al mandato affidatomi dalla Camera per la nomina della Commissione incaricata di riferire sul disegno di legge presentato testè dall'onorevole

ministro della pubblica istruzione, chiamo a far parte di essa gli onorevoli: Baccelli Guido, Cabrini, Di Scalea, Fradeletto, Fasce, Frascara Giuseppe, Guerri, Palberti e Torrigiani.

Ho già dato ordine perchè siano spediti gli avvisi a codesti onorevoli deputati, ed aggiungo personale invito a coloro che si trovano presenti, affinchè si riuniscano immediatamente, per esaminare il disegno di legge e presentare la relazione prima della fine della seduta.

Svolgimento di una proposta di legge del deputato Piccolo-Cupani.

Presidente. Procediamo nell'ordine del giorno il quale reca lo svolgimento di una proposta di legge del deputato Piccolo-Cupani « per modificazione dell'articolo 85 del testo unico delle leggi sulle pensioni militari. » (Vedi tornata del 26 gennaio 1901).

L'onorevole Piccolo-Cupani ha facoltà di parlare.

Piccolo-Cupani. Onorevoli colleghi, mi onoro di esporvi le ragioni della mia proposta di legge, presentata alla Camera e che riflette le pensioni dei militari che dalla posizione ausiliaria sono richiamati in attività di servizio. Trattasi della riparazione di una grave ingiustizia, che voi, al pari di me, dovete riconoscere.

Per una disposizione generale della legge sulle pensioni militari, queste vengono liquidate a base di due fattori: uno, il numero degli anni di servizio; l'altro la media degli stipendi degli ultimi tre anni.

Or bene, gli ufficiali che trovansi in posizione ausiliaria, possono, per legge, essere richiamati in attività di servizio. Ma allorchè sono posti in posizione ausiliaria, la legge impone che venga loro fatta la liquidazione della pensione in base a quei due fattori che ho detto e questa liquidazione è provvisoria, come è provvisoria la posizione ausiliaria, avvegnachè l'ufficiale può essere, come ho notato, richiamato in attività di servizio.

Ora quando l'ufficiale è richiamato in attività di servizio, questa pensione, provvisoriamente liquidata, entra a far parte dello stipendio corrispondente al suo grado, venendo completato nel resto con corrispondenti *assegni* sul bilancio della guerra. Sicchè pensione provvisoria ed *assegni* vengono a formare lo stipendio che deve servire di

base per la liquidazione della pensione definitiva quando l'ufficiale dalla posizione ausiliaria viene posto a riposo.

Questo è evidente; ma così non appare alla Corte dei conti.

Perchè la Corte dei conti, attenendosi al disposto dell'articolo 85 della legge, per cui le pensioni si liquidano sulla media dello stipendio degli ultimi tre anni e sul numero degli anni di servizio, ammise uno dei fattori, quello degli anni di servizio, ma non l'altro della media degli stipendi che riceveva l'ufficiale negli ultimi tre anni o quando fu messo in posizione ausiliaria.

Ciascuno vede che tutto ciò è lesivo degli interessi degli ufficiali che hanno prestatato il loro servizio come gli altri della posizione attiva.

La ragione della decisione della Corte dei conti, la sua *ratio decidendi* si basa soltanto su ciò: perchè i *maggiori assegni* non sono stipendi, mentre la liquidazione deve farsi sugli stipendi.

Ognun vede che la questione è soltanto di parole, avvegnachè lo stipendio l'ufficiale che dalla posizione ausiliaria è richiamato in servizio attivo deve pure averlo. E come si forma questo stipendio? Appunto con la cifra della pensione provvisoria e col di più che vien corrisposto dal Ministero della guerra, e che si chiama *assegno*.

Evidentemente questo di più non poteva chiamarsi stipendio, perciò vi si oppone il disposto della legge di contabilità, tanto che la pensione provvisoria grava sul bilancio del tesoro, ed il maggiore assegno vien corrisposto dal bilancio della guerra. Senza di ciò sarebbe avvenuta una enorme confusione. Tale ingiusto apprezzamento arreca una grave lesione di diritti quesiti.

L'ufficiale richiamato dalla posizione ausiliaria presta servizio come ogni altro ufficiale dell'esercito; e di conseguenza è sottoposto alle stesse leggi militari, incorre nei medesimi rischi e può anche perdere in un sol momento ogni suo diritto per una semplice mancanza alla disciplina militare.

Adunque la proposta di legge da me presentata risponde a tutti gli estremi giuridici di una vera questione di giustizia; e ciò senza arrecare aggravio all'erario dello Stato; avvegnachè che cosa significa richiamare dalla posizione ausiliaria un ufficiale al servizio effettivo? Significa risparmiare lo sti-

pendio di un nuovo ufficiale che avrebbe dovuto essere nominato. Così è che si pone di nuovo in conto di stipendio quella pensione provvisoria che prima l'ufficiale aveva avuto nell'essere posto in posizione ausiliaria, la quale pensione senza di ciò dovrebbe sempre venire pagata, senza alcun corrispettivo. Rifugge più la ingiustizia ove si noti che sugli *assegni* che la Corte dei conti non vuol ritenere come componenti lo stipendio vien fatta pagare la *ritenuta in conto pensione*.

Ed è per tutte queste ragioni che io mi auguro che voi onorerete dei vostri suffragi questa proposta di legge, e che incontrerà anche il favore dei ministri interessati.

Giuramento.

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

Barilari. Giuro e domando di parlare.

Presidente. Non posso dargliene facoltà, perchè spetta di parlare all'onorevole sotto-segretario di Stato per il tesoro.

Barilari. Per una dichiarazione.

Presidente. Non è possibile.

Seguito dello svolgimento della proposta di legge del deputato Piccolo-Cupani.

Presidente. Ha facoltà di parlare, onorevole sotto-segretario di Stato.

Danieli, sotto-segretario di Stato per il tesoro. Per debito di cortesia il Governo non si oppone che sia presa in considerazione la proposta di legge dell'onorevole Piccolo-Cupani, ma fa le più ampie riserve.

Piccolo-Cupani. Onorevole presidente, chiedo che la mia proposta sia dichiarata urgente, perchè si tratta di pensioni.

Danieli, sotto-segretario di Stato per il tesoro. Non mi oppongo.

Presidente. Come la Camera ha udito, il Governo non contesta che sia presa in considerazione la proposta di legge dell'onorevole Piccolo-Cupani.

Chi intende che sia presa in considerazione è pregato di alzarsi.

(*È presa in considerazione*).

Non essendovi osservazioni in contrario, s'intenderà altresì accordata l'urgenza.

(*È accordata*).

Svolgimento di una proposta di legge del deputato Di San Giuliano.

Presidente. L'ordine del giorno reca lo svolgimento della proposta di legge del deputato Di San Giuliano ed altri deputati per una lotteria nazionale in occasione del centenario di Bellini.

L'onorevole Di San Giuliano ha facoltà di svolgere la sua proposta di legge. (Vedi *tornata 26 gennaio 1901*).

Di San Giuliano. Diversi colleghi ed io abbiamo presentato questa proposta di legge nell'intento di dare carattere nazionale alle onoranze che saranno rese a Vincenzo Bellini in occasione del suo primo centenario.

Siffatto intento non può non trovare favorevole accoglienza nel Governo e nel Parlamento italiano, e noi ci auguriamo perciò che la Camera vorrà prendere in considerazione questa proposta di legge e deliberarne anche l'urgenza.

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

Chimirri, ministro delle finanze. Lo scopo è lodevolissimo ed io acconsento che la proposta di legge dell'onorevole Di San Giuliano venga presa in considerazione. Sono obbligato per altro di fare le consuete riserve, perchè vi sono già due lotterie in corso ed altre in vista, e ciascun anno non se ne può accordare che una sola.

Presidente. Il Governo non contesta che sia presa in considerazione la proposta dell'onorevole Di San Giuliano.

Chi consente che sia presa in considerazione, si alzi.

(È presa in considerazione).

Di San Giuliano. Prego la Camera di dichiarare urgente questa proposta di legge.

Presidente. Se non vi sono osservazioni in contrario, s'intenderà accordata anche l'urgenza.

(È accordata).

Votazione a scrutinio segreto.

Presidente. Procediamo ora nell'ordine del giorno.

Prego la Camera di permettermi di invertire l'ordine delle votazioni, procedendo

ora alla votazione a scrutinio segreto dei segni di legge:

Istituzione di Consorzi di difesa contro la fillossera.

Convalidazione di Decreti Reali coi quali furono autorizzate prelevazioni dal fondo di riserva per le spese impreviste dell'esercizio finanziario 1899-900.

Convalidazione di Decreti Reali coi quali furono autorizzate prelevazioni di somme dal fondo di riserva per le spese impreviste dell'esercizio finanziario 1900-901.

Provvedimenti per l'esecuzione delle leggi per i danneggiati dal terremoto della Liguria e dalla frana di Campomaggiore. (*Pausa*).

Poichè non vi sono osservazioni in contrario, si faccia la chiama.

Radice, segretario, fa la chiama.

Prendono parte alla votazione:

Abignente — Afan de Rivera — Agnini — Alessio — Aprile — Arconati — Arnaboldi — Avellone.

Baccaredda — Baccelli Alfredo — Baccelli Guido — Balenzano — Barnabei — Barzilai — Bertarelli — Bertolini — Bettòlo — Biancheri — Bissolati — Bonacossa — Bonanno — Bonardi — Bonin — Bonoris — Borghese — Borsani — Borsarelli — Boselli — Bracci — Branca — Broccoli — Brunialti.

Calissano — Camagna — Campi — Cantalamessa — Cao-Pinna — Capaldo — Capece-Minutolo — Cappelli — Carboni-Boj — Carcano — Casciani — Cavagnari — Celli — Chiappero — Chiapusso — Chimienti — Chimirri — Chinaglia — Cimorelli — Cocco-Ortu — Codacci-Pisanelli — Colajanni — Colonna — Colosimo — Coppino — Cortese — Costa — Costa-Zenoglio — Curioni.

Dal Verme — Daneo — Danieli — De Amicis — De Bellis — De Cesare — Del Balzo Carlo Della Rocca — De Marinis — De Martino — De Nava — De Nicolò — De Novellis — De Renzis — De RiseisGiuseppe — Di Broglio — Di Lorenzo — Di Lorenzo-Raeli — Di Rudini — Di San Donato — Di San Giuliano — Di Sant'Onofrio — Di Scalea — Di Stefano — Di Trabia — Donati Carlo — Donati Marco — Dozzio.

Falconi Gaetano — Falconi Nicola — Falletti — Farinet Alfonso — Fasce — Ferraris Maggiorino — Ferraris Napoleone — Ferri — Fiamberti — Fili-Astolfone — Finardi — Finocchiaro-Aprile — Fortis — Fortunato — Fra-

cassi — Franchetti — Francica-Nava — Frascara Giacinto — Frascara Giuseppe — Freschi — Fulci Nicolò — Furnari — Fusco Ludovico — Fusinato.

Gallini — Galluppi — Garavetti — Gattorno — Ghigi — Giolitti — Giordano-Apostoli — Giovanelli — Girardi — Girardini — Giunti — Giusso — Grippo — Guicciardini.

Imperiale — Indelli.

Lacava — Laudisi — Lazzaro — Libertini Gesualdo — Licata — Lollini — Lucifero — Luporini — Luzzatti Luigi — Luzzatto Arturo.

Magnaghi — Majorana — Malvezzi — Mango — Manna — Mantica — Maraini — Marazzi — Marescalchi-Gravina — Marsengo Bastia — Masciantonio — Massimini — Maurigi — Mazza — Mazziotti — Meardi — Medici — Mel — Mestica — Mezzanotte — Micheli — Mirabelli — Montagna — Morandi — Morando Giacomo — Morpurgo — Murmura.

Niccolini — Nocito.

Orlando.

Paganini — Pais-Serra — Pala — Palatini — Palberti — Pansini — Pantaleoni — Papadopoli — Parlapiano — Pascolato — Pavia — Pellegrini — Pennati — Perrotta — Personè — Picardi — Picolo-Cupani — Piovene — Podestà — Poli — Pompilj — Prinetti.

Quintieri.

Radice — Rava — Ricci Paolo — Riccio Vincenzo — Ridolfi — Rizzo Valentino — Rizzone — Romanin-Jacur — Roselli — Rossi Enrico — Ruffo.

Salandra — Sanfilippo — Santini — Scalinini — Scaramella-Manetti — Sili — Sinibaldi — Socci — Sola — Solinas-Apostoli — Sonnino — Spagnoletti — Spirito Francesco — Squitti — Stelluti-Scala — Suardi.

Talamo — Tecchio — Tedesco — Testasecca — Tinozzi — Toaldi — Torlonia — Torraca — Torrigiani — Tripepi Francesco — Turati — Turbiglio.

Vagliasindi — Valeri — Valli Eugenio — Vendramini — Ventura — Vienna — Vischi — Vitale — Vollaro-De Lieto.

Wollemborg.

Zannoni — Zeppa.

Si è astenuto.

Calissano.

Sono in congedo:

Falcioni.

Gavazzi — Gianolio.

Rizzetti — Rubini.

Sapuppo-Asmundo.

Sono ammalati:

Altobelli.

Baragiola — Bertoldi — Bovio.

Ceriana-Mayneri — Cuzzi.

Fulci Ludovico.

Gianturco.

Lemmi — Lo Re.

Rigola.

Sorani.

Valle Gregorio.

Assenti per Ufficio pubblico:

Martini.

Approvazione del disegno di legge sul proscioglimento dal vincolo d'inalienabilità di terreni e fabbricati della tenuta demaniale di Follonica.

Presidente. Lasciamo le urne aperte e procederemo nell'ordine del giorno, il quale reca la discussione del disegno di legge: Proscioglimento dal vincolo d'inalienabilità di terreni e fabbricati della tenuta demaniale di Follonica. *(Pausa).*

Non essendovi iscritti e nessuno chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale e passeremo a quella dell'articolo unico.

« I terreni e i fabbricati nella tenuta demaniale di Follonica, descritti nell'unito elenco, sono prosciolti dal vincolo dell'inalienabilità ».

Si dia lettura dell'elenco.

Lucifero, segretario, legge:

**Elenco dei terreni e fabbricati facenti parte della tenuta demaniale di Follonica,
dei quali si propone lo svincolo dell'inalienabilità.**

N. d'ordine	DENOMINAZIONE degli appezzamenti	INDICAZIONE del campione catastale			SUPERFICIE		
		Lettera della Sezione	Numero della parcella	Misura in braccia quadrate	Rendita censuaria in lire toscane	parziale	totale
1	Pratini della Chiesa.	H ¹	540	5,620	2.72	Ettari 0 19 14	Ettari 0 64 76
		id.	541 p	5,784	2.79	0 19 70	
		id.	542	4,083	1.99	0 13 91	
		id.	543	3,525	1.71	0 12 01	
2	Pratini della Chiesa.	H ¹	533	3,962	1.92	0 13 49	0 14 04
		id.	532	163	0.08	0 00 55	
3	Pratini della Chiesa.	H ¹	534	6,905	3.34	0 23 52	0 23 52
4	Orto della Chiesa S. Leopoldo.	H ¹	541 p	1,320	0.64	0 04 49	0 04 49
5	Orto Fonte Tonda.	H ¹	677 p	10,554	3.54	0 35 94	0 35 94
6	Orto	H ¹	93	5,324	2.61	0 18 13	0 18 13
7	Orto Gaggioli, Innocenti-Petri.	H ¹	506	237	0.12	0 00 81	0 42 31
		id.	507	6,188	0.03	0 21 07	
		id.	148 p	6,000	0.15	0 20 43	
8	Renaione	H ¹	489	4,463	0.11	0 15 20	0 19 46
		id.	505	1,251	0.03	0 04 26	
9	Orti di Via Picchiotti.	H ¹	365	1,961	0.07	0 06 68	2 22 65
		id.	497	2,050	0.06	0 06 98	
		id.	551	310	0.02	0 01 05	
	<i>Da riportarsi. . .</i>						

N. d'ordine	DENOMINAZIONE degli appezzamenti	INDICAZIONE del campione catastale			SUPERFICIE					
		Lettera della Sezione	Numero della parcella	Misura in braccia quadrate	Rendita censuaria in lire toscane	parziale	totale			
	<i>Riporto. . .</i>					Ettari	Ettari			
	Casa Via Picchiotti n. 32	H ^a	363	1,144	126. »	0 03 90	2 22 65			
	Resede della detta casa (cortile)	id.	362							
	Magazzino terreno di detta casa.	id.	550							
	Cortile di detta casa	id.	558							
	Altro magazzino di detta casa.	id.	364					258	90. »	0 00 87
	Resede di accesso di detta casa.	id.	498					1,717	0.05	0 05 84
						<u>0 25 32</u>				
10	Renaione.	H ^a	95" p	12,516	0.32	0 42 66	0 81 24			
		id.	148 p	11,328	0.28	0 38 58				
						<u>0 09 54</u>				
11	Orto Soldaini.	H ^a	148 p	2,803	0.06	0 09 54	0 09 54			
						<u>0 03 31</u>				
12	Orto a Marina	H	148 p	972	0.02	0 03 31	0 07 72			
		id.	95" p	1,296	0.03	0 04 41				
						<u>0 04 75</u>				
13	Renaione.	H	148 p	1,396	0.04	0 04 75	0 07 79			
		id.	483 p	894	0.02	0 03 04				
						<u>0 01 92</u>				
14	Orto a Marina	H ^a	148 p	564	0.01	0 01 92	0 05 59			
		id.	95" p	1,080	0.03	0 03 67				
						<u>0 14 30</u>				
15	Orto a Marina	H ^a	95" p	4,200	0.11	0 14 30	0 14 30			
						<u>0 13 47</u>				
16	Orto a Marina	H	95" p	3,956	0.10	0 13 47	0 13 47			
						<u>0 36 09</u>				
17	Orto	H	410 p	10,597	0.44	0 36 09	0 36 09			
						<u>0 49 54</u>				
18	Orto	H ^a	81 p	14,547	0.58	0 49 54	0 53 04			
		id.	410 p	1,028	0.04	0 03 50				
						<u>4 76 75</u>				
	<i>Da riportarsi. . .</i>									

N. d'ordine	DENOMINAZIONE degli appezzamenti	INDICAZIONE del campione catastale			SUPERFICIE		
		Lettera della Sezione	Numero della parcella	Misura in braccia quadrate	Rendita censuaria in lire toscane	parziale	totale
	<i>Riporto. . .</i>					Ettari	Ettari
							4 76 75
19	Renaione	H ¹	410 p	14,229	0.59	0 48 46	
							0 48 46
20	Prato della Fiera	H ¹	81 p	8,906	0.36	0 30 33	
		id.	410 »	16,856	0.69	0 57 41	
		id.	741 p	12,208	0.50	0 41 58	
							1 29 32
21	Renaione	H ¹	607 p	15,392	0.62	0 52 42	
							0 52 42
22	Bottega nella casa Via Giacomelli e del Com- mercio	H ¹	371 p	665 p			
	Cucina di detta bottega	id.	562 p	62			
	Corte con pozzo id.	id.	372	150	512.25	0 02 89	
							0 02 89
23	Quartiere di detta casa	H ¹	371 p	665 p			
24	Altro quartiere id.	H ¹	371 p	665 p			
	Orto	id.	474 p	763	0.02	0 02 60	
	Id.	id.	370	1,015	0.03	0 03 46	
							0 06 06
25	Macello comunale	H ¹	737	115	37.50	0 00 39	
	Terreno del Macello	id.	736	4,297	0.17	0 14 63	
							0 15 02
26	Casetta del Bastaro	H ¹	766	274	»	0 00 93	
							0 00 93
27	Fonte della Chiesa.	H ¹	767	35	»	0 00 12	
							0 00 12
28	Fonte Tonda	H ¹	768	23	»	0 00 07	
							0 00 07
	Terreno attorno a Fonte Tonda	id.	677 p	1,624	0.54	0 05 53	
							0 05 53
	<i>Da riportarsi. . .</i>						7 37 57

N. d'ordine	DENOMINAZIONE degli appezzamenti	INDICAZIONE del campione catastale			SUPERFICIE	
		Lettera della Sezione	Numero della parcella	Misura in braccia quadrate	Rendita censuaria in lire toscane	parziale
	<i>Riporto. . .</i>					Ettari 7 37 57
	Lavatoio	H ¹	64	249	»	0 00 85
		H ²	294	346,050	28.74	11 78 65
		id.	293	104,174	10.50	3 54 82
	Serrata di Padule	id.	287 p	217,774	6.27	7 41 74
		id.	287 p			
		id.	287 p			
	<i>Totale. . .</i>					22 75 21
						30 13 63

Presidente. Nessuno chiedendo di parlare, a norma del regolamento si procederà poi alla votazione segreta di questo disegno di legge.

Discussione del disegno di legge sul servizio economico della ferrovia Bologna-San Felice.

Presidente. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge sul servizio economico della ferrovia Bologna-San Felice.

Si dia lettura del disegno di legge.

Radice, segretario, legge: (Vedi Stampato numero 161-A).

Presidente. La discussione generale è aperta.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Rizzo.

Rizzo. Ho chiesto di parlare su questo disegno di legge non già per muovere obiezioni; perchè l'unica osservazione che si potrebbe fare sarebbe per deplorare che sia stata ritardata, per le vicende parlamentari, di parecchi mesi, l'approvazione del disegno di legge stesso, atteso con impazienza da gran parte della popolazione.

Chiesi di parlare al solo scopo di indirizzare al ministro dei lavori pubblici la preghiera, alla quale io sono certo egli vorrà dare benevolo accoglimento, di presentare con la massima sollecitudine il disegno di legge, che io dirò di ordine generale, sul servizio economico delle ferrovie che è stato votato a scrutinio segreto dal Senato del Regno. Il disegno di legge in parola fu presentato alla Camera fino dal 19 novembre del 1899 dal ministro Lacava e certamente, se le solite benedette vicende parlamentari non fossero sorte a contrastarne l'approvazione, esso sarebbe già legge da oltre un anno. Io credo che il ministro dei lavori pubblici sia convinto, al pari di me, di questa necessità. Egli ha sostenuto gagliardamente in Senato il disegno di legge, utilissimo, necessario ed urgentissimo.

Non occorre ricordare che in Austria, in Francia, nel Belgio ed in Germania il servizio economico delle ferrovie viene da molti anni applicato con grande vantaggio delle

popolazioni. Quindi io prego di nuovo l'onorevole ministro dei lavori pubblici di presentare al più presto il disegno di legge in parola e di adoperare tutta la sua influenza perchè il disegno di legge venga sollecitamente discusso ed approvato dalla Camera.

Presentazione di un disegno di legge.

Branca, ministro dei lavori pubblici. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Branca, ministro dei lavori pubblici. Per semplificare la discussione e per accedere subito al desiderio espresso dall'onorevole Rizzo, mi onoro di presentare alla Camera il disegno di legge « sul servizio economico delle ferrovie a traffico limitato comprese nelle reti Mediterranea, Adriatica e Sicula » già votato dal Senato, e ne domando l'urgenza.

Presidente. Do atto all'onorevole ministro dei lavori pubblici della presentazione di questo disegno di legge.

Non essendovi opposizione sulla domanda del ministro, di dichiarare urgente questo disegno di legge, l'urgenza s'intenderà ammessa.

(È ammessa).

Seguito della discussione del disegno di legge sul servizio economico della ferrovia Bologna-San Felice.

Donati Carlo, relatore. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Donati Carlo, relatore. Siccome l'onorevole Rizzo ha accennato ad un ritardo nella discussione di questo disegno di legge, io, a nome della Giunta generale del bilancio, in nome della quale ebbi l'onore di presentare la relazione sul disegno di legge stesso, debbo avvertire la Camera che il disegno di legge in parola, trasmesso dal Senato dopo l'approvazione sua, pervenne alla Giunta generale del bilancio l'ultimo giorno in cui la Camera tenne le sue sedute prima delle ultime vacanze; quindi non è da imputarsi ad essa la colpa del ritardo deplorato dall'onorevole collega Rizzo.

Agnini. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Agnini. Avrei alcune osservazioni da fare in merito a questo disegno di legge, ma, per non ritardarne l'approvazione, e più specialmente perchè l'articolo 2 dello stesso disegno di legge riserva al ministro la facoltà di regolare il modo per la trasformazione dell'esercizio da ordinario ad economico, io mi limito a fare una raccomandazione al ministro stesso, ed è questa che nelle norme che regolano codesta trasformazione, egli voglia includere che il licenziamento del personale, o, in altri termini, la riduzione degli impiegati lungo la linea, venga fatta con molta lentezza, gradualmente, per una duplice ragione ovvia ed intuitiva: per l'interesse dello stesso personale, che, così potrà meglio provvedere ai casi suoi, ed anche per la sicurezza dello esercizio, trattandosi di un esperimento che si fa sopra una linea di costruzione recentissima.

Io spero che l'onorevole ministro vorrà accettare questa mia raccomandazione.

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

Branca, ministro dei lavori pubblici. Accetto ben volentieri questa raccomandazione, tanto più che, siccome per l'applicazione dei nuovi turni di servizio nella rete presente, c'è bisogno di un aumento di personale e l'esercizio economico si fa sulla stessa rete alla quale appartiene l'attuale personale; sarà facilissimo alla Società di poter diminuire il personale da una parte per servirsene dove si richiede, e può essere sicuro l'onorevole Agnini che l'azione del Governo è intesa a questo scopo.

Presidente. Non essendovi altri oratori iscritti, dichiaro chiusa la discussione generale. Passiamo a quella degli articoli.

Art. 1.

« È data facoltà al Governo di prendere accordi con la Società esercente le Rete Adriatica per attuare sulla ferrovia Bologna-S. Felice l'esperimento dell'esercizio economico, a trazione in parte elettrica, in parte a vapore.

« L'applicazione del regime economico sarà autorizzata con Decreto Reale, su proposta del ministro dei lavori pubblici, d'accordo coi ministri delle finanze, del tesoro, di agricoltura, industria e commercio e della guerra. »

(È approvato).

Art. 2.

« Le modalità e le condizioni tecniche secondo le quali sarà effettuato l'esercizio economico di cui nell'articolo precedente, saranno determinate con decreto del ministro dei lavori pubblici, sentito il Comitato superiore delle strade ferrate.

« Nel detto decreto saranno stabiliti il tipo del materiale mobile, la velocità massima, quella minima commerciale, la composizione dei treni in rapporto con le condizioni della strada e le prescrizioni valevoli a conciliare la sicurezza dell'esercizio con la razionale economia del medesimo, specialmente per quanto riguarda il numero e le attribuzioni del personale, la composizione e la circolazione dei treni.

« Nello stesso decreto potrà essere consentito con speciali cautele, l'applicazione del telefono invece del telegrafo per la trasmissione dei dispacci necessari alla sicurezza e regolarità dell'esercizio.

« Il telefono dovrà installarsi anche nelle fermate nelle quali si effettua il servizio merci.

« Con l'attuazione del servizio economico le coppie di treni viaggiatori sulla ferrovia Bologna-S. Felice saranno almeno in numero di quattro.

« Se dopo un anno di esperimento il prodotto complessivo dei viaggiatori, bagagli, cani, biciclette, messaggerie e valori non avrà dato aumento sufficiente a compensare almeno l'importo dei ribassi delle tariffe relative, la Società esercente potrà, previa autorizzazione del Governo, ridurre a tre il numero delle coppie dei treni. »

(È approvato).

Art. 3.

« Durante l'esperimento dell'esercizio economico, di cui al precedente art. 1, in luogo delle tasse di bollo di centesimi 5 e di centesimi 50, rispettivamente stabilite dall'articolo 20, n. 5, e dall'art. 66, ultimo comma, del testo unico approvato col R. Decreto 4 luglio 1897, n. 414, sarà dovuta una tassa di bollo proporzionale unica per tutti i trasporti, nella misura del 0.50 per cento sull'ammontare complessivo del prezzo dei biglietti o riscontri distribuiti. »

(È approvato).

Art. 4.

« Il Governo potrà col Decreto Reale di cui all'articolo 1, ridurre fino al 2 per cento l'imposta erariale stabilita pei trasporti a grande e piccola velocità, dalle leggi 6 aprile 1862, n. 542 e 14 giugno 1874, n. 1945.

« Le sovratasse destinate ad alimentare le Casse di previdenza del personale delle strade ferrate sono stabilite per la ferrovia Bologna-S. Felice, durante il servizio economico, in ragione di lire 0.50 per ogni lire 100 di prodotto. »

(È approvato).

Art. 5.

« In sostituzione delle tariffe generali e speciali approvate con la legge 27 aprile 1885, n. 3048 (serie 3^a), saranno adottate per la ferrovia Bologna-S. Felice, durante il detto servizio economico, tariffe generali e speciali, queste ultime ai sensi dell'art. 416 del Codice di commercio, semplificate e stabilite su basi mediamente ridotte del 40 per cento. »

(È approvato).

Si farà poi la votazione a scrutinio segreto di questo disegno di legge.

Discussione del disegno di legge per provvedimenti a favore della marineria mercantile.

Presidente. Ora l'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge per conversione in legge del Regio Decreto 16 novembre 1900, n. 377, contenente alcune modificazioni delle disposizioni dei capi I e II della legge 23 luglio 1896, n. 318, sui provvedimenti a favore della marineria mercantile.

L'onorevole ministro della marineria intende che la discussione abbia luogo sul disegno di legge ministeriale, al quale accede la minoranza della Commissione?

Morin, ministro della marineria. Precisamente.

Guicciardini, presidente della Giunta del bilancio. Discutendosi il disegno di legge del ministro, si intende che le proposte della Commissione restano come emendamenti ed aggiunte.

Ritenendo questo, la Giunta del bilancio non ha alcuna difficoltà che la discussione si faccia sul disegno di legge ministeriale.

Presidente. Si dia lettura dunque del disegno di legge del Ministero.

Radice, segretario, legge: (Vedi *Stampato* n. 83).

Presidente. La discussione generale è aperta.

Primo iscritto a parlare è l'onorevole Alessio, il quale ha presentato questo ordine del giorno:

« La Camera, uniformandosi ai concetti sostenuti dalla Giunta del bilancio nel presente disegno di legge, passa all'ordine del giorno. »

L'onorevole Alessio ha facoltà di parlare.

Alessio. Molte ragioni mi spingono, onorevoli colleghi, a prender parte all'importante dibattito, che ora si inizia.

Mi parrebbe quasi di mancare ai miei colleghi della Commissione del bilancio, se non portassi il presidio della mia povera parola in questo cimento di fronte a voi e di fronte al paese. Il non farlo, dopo che ci siamo trovati riuniti nelle nostre deliberazioni in un voto, che suscitò tante proteste e tante imprecazioni da parte di interessi offesi o minacciati, potrebbe sembrare quasi una diserzione, quasi una fuga. Ora non è questa materia a fughe o diserzioni, è argomento a combattimenti per vittorie definitive, per vittorie decisive.

Cominciamo in vero a trovarci in una via nuova e nella legislazione economica e nella azione politica e nel concetto stesso dello Stato. Noi dobbiamo domandarci, se è nostro compito continuare in una politica, la quale tende a sorreggere interessi forse artificiali e fittizi, in particolare noi dobbiamo domandarci, se questa stessa nostra protezione non tende ad infirmare, non tende a colpire quegli stessi intenti, che sono in apparenza raccomandati a tali interessi. Strettamente fido alla bandiera unitaria, innamorato di tal concetto, è mio dovere di chiedere se, conservando la politica dei premi, non siamo schiavi di una tradizione, la quale ci fa dimenticare il concetto dell'italianità, ci fa lasciar da parte gli ideali della costituzione di una marina italiana potente, perchè varia e diversa, per rafforzare forme ed ordinamenti ormai vigorosi, gloriosi, è vero, ed altamente rispettabili, ma locali o regionali. Nè possiamo trascurare il concetto, che lo Stato moderno è il riflesso della democrazia. Esso rispecchia le grandi

ed immortali ragioni delle moltitudini; esse vivono di lavoro, ma debbono la propria elevazione ad un alleggerimento sempre maggiore di carichi, che pesano in definitiva sopra di esse.

Ora se la nostra azione ha per effetto di prostrarre e di prolungare gli aggravii solo per dar modo di accrescere o di mantenere un'artificiale domanda di lavoro, la nostra azione è doppiamente suicida e dall'aspetto politico e dall'aspetto sociale.

Mi sia lecito di riassumere le ultime vicende legislative, anche per render chiari alla Camera i termini della questione. La relazione Pompilj sull'eccedenze d'impegni del 1º maggio 1899 aveva messo in luce, non soltanto la grave minaccia, che pesava sulla finanza italiana per effetto della legge del 1896, preparando in 30 anni un onere complessivo di 330 milioni, ma la irregolarità contabile per cui si pagavano i premi anticipatamente coi fondi della competenza dell'esercizio successivo.

A tale inconveniente tentò il Governo rimediare e presentò il progetto di legge del 1897, col quale si riducevano così i premi di navigazione come i premi di costruzione. La Commissione parlamentare nel suo importante rapporto del 10 febbraio 1900 svolse ulteriormente i concetti del Ministero, ma volle altresì abolire i premi di navigazione e stabili e per il passato e per l'avvenire un contingente fisso di 10 milioni. A questa tendenza reagirono in parecchi modi i decreti-legge dell'8 aprile e del 17 giugno 1900, sia perchè essi riportarono l'aspettativa degli armatori a date diverse, sia per la diversità delle condizioni ad essi richieste. Con essi andò però indebolendosi l'efficacia del voto parlamentare, si dimostrò la tendenza a soddisfare interessi diversi e disparati e si coltivò quindi una corrente che, col pretesto di liquidare il passato, confermava il principio per l'avvenire. Il nuovo decreto-legge del 16 novembre 1900 nei riguardi del passato mantiene i criteri generali della relazione parlamentare del 1900, ma riferisce l'epoca della liquidazione all'ultimo decreto-legge. In riguardo poi all'avvenire, esso conserva così i premi di costruzione come quelli di navigazione, ma i primi in misura anche più alta di quelli stabiliti dalla relazione parlamentare nei riguardi delle navi fornite di una maggiore velocità.

La Giunta generale del bilancio, nella sua grande maggioranza, ha creduto di esaminare l'argomento in tutta quanta la sua ampiezza e provvede così per il passato come per l'avvenire.

Nei riguardi della liquidazione del passato la Giunta generale del bilancio ammise quelle aspettative, che avevano un legittimo fondamento, e perciò volle, che esse fossero sottoposte ad una condizione reale, che il fondamento cioè non ne consistesse in una semplice dichiarazione, ma nel fatto materiale dell'impostazione sullo scafo.

Nei riguardi poi dell'avvenire, la Commissione del bilancio ritenne utile e dall'aspetto finanziario e dall'aspetto economico, di mantenere il primo divieto contro i premi di navigazione e di non conservare altresì i premi di costruzione, sostituendovi il sistema della franchigia dei dazi di confine dei materiali esteri. E ciò anche per stabilire un punto d'arresto, un punto di distacco fra il sistema che si era svolto fino allora ed il sistema che stava per iniziarsi, anche per impedire che si ricadesse nel sistema che si riteneva dannoso.

Ecco perchè la Giunta del bilancio non solo votò, che il progetto dovesse modificarsi nel senso di consentire i compensi e i premi soltanto a coloro che avevano in effetto utilizzato le facoltà della legge del 1896, ma a compensi di costruzione anche uguali al rimborso dei dazi sui materiali da costruzione preferì sostituire la franchigia dei dazi su tali materiali di costruzione.

La minoranza invece della Giunta del bilancio ha creduto di stare attaccata al progetto ministeriale. In tal modo risorse tutta la questione e si appalesarono le due tendenze che reciprocamente si combattevano. Da una parte la tendenza rappresentata dalla maggioranza della Giunta, la quale intende adottare un sistema nuovo e più adatto all'industria della navigazione nazionale; dall'altra la minoranza della Commissione del bilancio, che insiste nel disegno del Governo, forse anche per una segreta simpatia per un sistema che essa non intende condannare.

Si presentano così, alla Camera, le questioni in tutta quanta la loro ampiezza.

Oggi essa non è chiamata a pronunciarsi sopra semplici dettagli o sopra argomenti

secondari; essa è chiamata a pronunciarsi sopra questi due punti.

Data la condizione di sviluppo della navigazione nazionale e gli effetti delle leggi del 1885 e del 1896, il sistema dei premi in forma di premi di navigazione o in forma di compensi di costruzione è o meno utile allo sviluppo della navigazione nazionale? Seconda questione: posto che il sistema dei premi si debba abbandonare, è da preferirsi di consentire almeno ai costruttori un compenso eguale all'importo del dazio sui materiali da costruzione, che si debbono adoperare per le navi o si deve senz'altro stabilire il principio della esenzione da dazio sui materiali da costruzione?

Queste sono le questioni, che si presentano al nostro esame. La Camera mi permetterà che prima di trattarle io faccia due dichiarazioni. La prima per domandare tutta la sua benevolenza in un argomento in cui il criterio economico si accompagna e si stringe così da vicino al criterio tecnico; l'altra per stabilire che, ad evitare obiezioni, io cercherò di astrarre da qualunque preconcepito teorico per attenermi esclusivamente a fatti e ad osservazioni. Il che faccio anche per rendere omaggio a quella scuola di giovani economisti italiani, che ha saputo guadagnarsi in Europa assai maggior riputazione che non abbia in patria, non soltanto con lo studio delle teorie ma con la comparazione dei fatti e delle istituzioni economiche.

Straordinaria, o signori, è l'importanza del problema della navigazione in Italia. E ciò non solo per quanto comunemente si dice, che la navigazione mercantile è un'industria antica ed autorevole ed è collegata con lo sviluppo della difesa nazionale per mezzo della marina militare, ma anche per il fatto speciale dei vantaggi che potrebbero derivare alla patria nostra dal momento storico attuale delle trasformazioni del commercio marittimo.

L'apertura del canale di Suez ha collocato l'Inghilterra nella stessa situazione in cui si trovava Venezia dopo la scoperta del capo di Buona Speranza ed ha mutato lo scacchiere della navigazione mondiale dall'Atlantico nel Mediterraneo. Ora noi ci troviamo di fronte al canale di Suez e siamo insieme impotenti ad utilizzare tale vicinanza.

Siamo costretti a riconoscere la nostra

inettitudine ad acquistare una qualsiasi preminenza, ma d'altra parte comprendiamo tutti i vantaggi della nostra situazione geografica. Quindi sentiamo tutte le attrattive della protezione e siamo quasi indotti a diffidare della libertà.

Non possiamo però nascondere, che ci sono e difficoltà generali proprie dell'industria della navigazione e difficoltà particolari relative allo sviluppo della navigazione in Italia. La navigazione, e dietro di essa la costruzione delle navi, non è una forma di produzione diretta come l'agricoltura e l'industria manifatturiera, è invece una forma di produzione riflessa. L'agricoltura e l'industria manifatturiera si trovano in contatto diretto col consumo, e lo Stato, giovandosi dei meccanismi doganali, può in certi confini limitare e regolare la produzione di quelle. Diversa è la situazione della navigazione. Essa risente anzitutto le vicende e le alternative del movimento dei traffici, in relazione al quale viene regolata la intensificazione del suo sviluppo, cosicchè questa si muta a seconda del grado maggiore o minore della velocità di tale sviluppo.

Ora fra i due interessi che si combattono, quello dell'armatore e quello del costruttore, vince sempre il primo, perchè l'armatore, in relazione alle condizioni dei noli, determina la quantità delle navi da costruirsi, in relazione alla qualità dei traffici stabilisce quei tipi e quelle forme di navi, che gli sembrano preferibili.

Ora, nella scelta dei vari tipi, ciò che prevale non è già il criterio tecnico ma è il criterio economico. Difatti è lo sviluppo stesso del traffico quello che decide della navigazione, ed è in relazione ad esso che vanno scelti i tipi più o meno utili di piroscafi.

Quando lo sviluppo del traffico è notevole si scelgono i tipi più intensivi di navi e ciò spiega come alla vela succeda il piroscavo, al piccolo il grande piroscavo, alla nave fornita di minore velocità quella fornita di maggiore velocità.

Quando invece il movimento dei traffici ristagna, allora i tipi più perfetti divengono antieconomici, e torna conto adottare i velieri anzichè i piroscafi e tornare all'antico. Questo concetto, che non è disprezzabile per la questione presente, è giustificato dall'esperienza inglese. Si noti che negli ultimi ven-

ticinque anni la scelta dei velieri e dei piroscafi e la prevalenza degli uni o degli altri vi fu sempre in relazione col movimento dei traffici. Così dal 1874 al 1877 la navigazione in Inghilterra ebbe un ristagno. Ebbene i velieri, che nel 1874 avevano un tonnello di 187 mila tonnellate, nel 1877 lo aumentano a 212 mila ed i piroscafi, che nel 1874 avevano un tonnello di 334 mila tonnellate discendono nel 1877 a 221 mila tonnellate. Lo stesso fatto si verifica nel periodo fra il 1883 ed il 1885 e del pari nel terzo periodo del ristagno dal 1890 al 1892. Difatti i velieri, che nel 1890 avevano un tonnello di 123 mila tonnellate, nel 1892 salgono a 258 mila tonnellate ed i piroscafi, che nel 1890 avevano un tonnello di 529 mila tonnellate, discendono nel 1892 a 434 mila tonnellate.

Ma c'è di più. La industria della navigazione non è campo ove sia possibile il monopolio o almeno ove sia dato di limitare con effetto la concorrenza. I trasporti ferroviari e tranviari sono in fondo mezzi monopolistici, perchè la via conviene comprarla e armarla. Nella navigazione invece la via è gratuita; enti pubblici e privati, cittadini e stranieri possono servirsene e quindi competere. Il primato è di chi offre il servizio nel miglior modo possibile.

Il nolo poi non è un elemento locale o nazionale. Per quanto esso subisca le limitazioni derivanti dall'offerta del tonnello e della dimanda di trasporto di merci in date zone, esso risente anzitutto l'efficacia della concorrenza internazionale. Perciò tende a stabilirsi in relazione al nolo dei paesi più progrediti, cioè di quei paesi ove sono più frequenti i noli d'uscita e dove è minore il costo relativo della nave. Ora lo Stato è impotente a vincere con le proprie disposizioni un simile stato di cose. Non può mettere a carico dei contribuenti tutte le altalene derivanti dalle differenze nello sviluppo del traffico, dalle preferenze da darsi all'una o all'altra forma di mezzi di trasporto, dai miglioramenti ottenuti con azione secolare presso altri popoli, della stessa legge del progresso che riduce sempre più il costo relativo a favore del più forte. Lo Stato potrà, è vero, consentire dati vantaggi o sovvenzioni a date linee, poichè in tal caso il sacrificio è limitato, ma non può entrare nella lizza comune e col contributo dei suoi membri vincere le differenze

nelle singole oscillazioni del traffico e dei noli. O il suo contributo è minimo ed è inefficace o è massimo ed allora è in contraddizione con la natura stessa della imposta, colla possibilità di ripartirne in modo uguale il prodotto su tutti i contribuenti, con la difficoltà di seguire le mutazioni nell'innalzamenti o nei ribassi del traffico.

Oltre a queste difficoltà di indole generale, l'industria della navigazione presenta altre difficoltà particolari proprie del suo sviluppo in Italia.

Tralascio d'insistere circa la lentezza del movimento del nostro traffico; tralascio di accennare alle differenze tra regione e regione; tralascio di dire in quali condizioni d'inferiorità sia l'armatore nazionale di fronte all'armatore inglese: voglio soltanto limitarmi a quelle difficoltà, che ci siamo noi stessi creati. Se nel sistema dei premi vi era qualche cosa di logico, qualunque sieno le opinioni, quello si era di favorire la trasformazione della marina a vela nella marina a vapore.

Ora noi abbiamo favorito la marina a vela reagendo contro i nostri stessi intenti perchè abbiamo resa più difficile l'opera del privato nella trasformazione se egli avesse avuto i mezzi sufficienti per effettuarla e sorreggemmo le forme più deboli di velieri a danno di quelle che si trovavano in condizioni economiche migliori.

Se noi pigliamo invero la statistica dei premi di navigazione, noi vediamo che dal 1886 al 1899, su 31 milioni e mezzo dati per premi alla navigazione, ben 19 milioni e mezzo vennero dati a favore della marina a vela.

Un'altra osservazione. È certo, che lo sviluppo della navigazione e della marina mercantile sono in ragione diretta del movimento dei traffici. Ma se il movimento dei traffici viene ostacolato da date condizioni privilegiate, allora si arresta necessariamente anche l'incremento della marina mercantile.

È precisamente quello che abbiamo fatto: noi abbiamo creato ulteriori impacci allo sviluppo della marina mercantile con l'accrescere in mille modi la condizione di monopolio della Navigazione Generale. Difatti la Navigazione Generale si è subito giovata di questa condizione privilegiata per aumentare i noli. Ed aumentando i noli ha ostacolato l'afflusso delle merci ai porti italiani. L'onore-

vole Franchetti nella sua splendida relazione del 10 febbraio 1900 ha dimostrato, che il nolo del carbone dall'Inghilterra a Massaua è di lire 20.51 per tonnellata mentre il nolo della navigazione libera è di lire 30.53, che il nolo della navigazione libera per i cereali dalla Plata all'Europa è di lire 17,31 mentre la tariffa della Navigazione Generale è di lire 38.61, che infine il nolo della navigazione libera dal Nord-America a Genova è di lire 58.70 per tonnellata, quando invece il nolo della Navigazione Generale è di lire 72.26.

Ora come è possibile che si possa ampliare il movimento dei traffici se noi assicuriamo una condizione privilegiata a colui che ha in mano l'offerta più limitata e insieme più cara?

Una terza osservazione. È evidente il grave danno arrecato allo sviluppo della marina mercantile dalla inaugurazione del sistema protezionista adottato per opera della tariffa del 1887 e degli atti successivi.

Il sistema protezionista ha la tendenza di creare una zona di isolamento intorno ai territori ed agli Stati, di separarli dalla vita internazionale, di promuovere piuttosto la produzione industriale che la produzione commerciale.

Ora le condizioni territoriali così provvide dell'Italia, la sua situazione intermedia tra l'Oriente e l'Europa, la sua conformazione articolata e portuosa, tutti questi elementi sono altrettanti vantaggi che noi abbiamo abbandonato a vantaggio di regioni molto meno fortunate della nostra quando venne inaugurato il sistema protezionista.

Ora non dimentichiamo, che se l'Inghilterra ha potuto sviluppare la sua marina mercantile ciò non si dovette, come per errore si credette, all'Atto di Navigazione, ma al fatto che essa diventò l'intermediaria tra le Indie e l'Europa, tra le Indie e gli Stati Uniti d'America. In grazia di condizioni artificiali procurate col proprio lavoro, essa ha potuto raggiungere il primato, che tutti le invidiamo. Ma noi invece non tenemmo conto delle condizioni naturali, che la conformazione nostra ci aveva offerto, rinunciammo alla nostra storica missione per cui in due civiltà l'Italia divenne l'intermediaria naturale fra la civiltà nordica e la civiltà orientale, ed, isolandoci dal mondo, rendemmo sempre meno facile lo sviluppo della marina mercantile.

La stessa maggior frequenza dei transiti alpini, lo stesso colossale incremento del porto di Genova, che da un anno a questa parte è divenuto il primo porto del Mediterraneo, sono condizioni di preminenza affatto inutili di fronte a questo artificio di scambi internazionali, dacchè esso rende necessariamente rachitico e povero lo incremento della marina mercantile.

Queste sono le condizioni generali: queste le difficoltà che si presentano e che bisogna vincere.

Si è creduto d'ovviare a queste difficoltà, col sistema dei premi. E non bisogna negare (per quanto le parole ufficiali nella relazione relativa alla legge del 1896 siano molto rimesse) non bisogna negare, che ben altre speranze si nutrivano sulle leggi del 1885. Udite come si pronunciava il Magliani nella sua relazione del 1885, il Magliani, pur contrario ai premi di navigazione, che dovette subire dal voto del Parlamento. « Nei dieci anni per i quali sono proposti i crediti, noi vogliamo sperare, egli esclamava, che la marina italiana, pigliando il posto che le spetta, si arricchisca di 400 mila tonnellate lorde di navi in ferro, delle quali 300 mila costruite nei nostri cantieri ».

Ed il Boselli, il quale dichiarò di essersi convertito, sentite da qual concetto partiva: il Boselli afferma, che si era adottata la politica dei premi di navigazione, perchè, secondo lui, essa doveva favorire la marineria nel Mezzogiorno d'Italia.

Egli dichiara: « Sinceramente io dico alla Camera, che la proposta dei premi è da me sostenuta per stimolare la creazione di una adeguata marineria mercantile nel Mezzogiorno della penisola. Se vi ha desiderio vivissimo che io abbia provato percorrendo le varie regioni italiane, si fu quello di veder sorgere una potente marineria mercantile nel Mezzogiorno ».

Vedremo adesso come i fatti hanno sbugiardato queste speranze.

Anzitutto voglio segnalare alla Camera quale fosse la reale efficacia dei premi dati alla navigazione: bisogna vedere come andavano i danari.

Dei 34 milioni e mezzo di premi, pagati dal 1886 al 1899, 19 milioni andarono ai velieri; rimasero per i piroscafi 15 milioni e mezzo. Di questi 5,401,811 lire furono pa-

gate alla Navigazione Generale, 3,120,043 furono pagate alla Veloce, 2,000,393 furono pagate alla ditta Carlo Raggio e soltanto 4 milioni e mezzo rimasero ad altre ditte, fra cui Società di navigazione non irrilevanti, come, per esempio, la Ligure-Romana. Ma tutti coloro, che il Governo voleva con questa legge aiutare, ebbero appena il 13 per cento. I piccoli armatori, i piccoli navigatori, quelli che avevano più bisogno di aiuto, non ebbero nulla o quasi nulla; tutto andò a favore delle grandi Società, dei grandi armatori, e si verificarono così le profezie fatte in quella memorabile discussione dall'onorevole Baccarini e dall'onorevole Solimbergo, che i premi di navigazione si risolvevano cioè in una forma velata di aumento di sovvenzione alle Società privilegiate. Nè si opponga, come fece l'onorevole Raggio nella discussione del 1885, che solamente in tal modo si poteva vincere la concorrenza sulle linee non sovvenzionate.

Perchè i dati statistici stabiliscono in modo indiscutibile la posizione favorevolissima che mantenne sempre la Navigazione Generale, di fronte alle altre Società di navigazione di Europa. È difatti, mentre nel 1891 il Lloyd austriaco ed il Lloyd germanico non danno alcun dividendo agli azionisti, la Navigazione Generale dà il quattro per cento. Mentre nel 1897 e nel 1898 il Lloyd austriaco dà il 3.81 per cento ed il Lloyd Nord-Germanico il cinque per cento, la Navigazione Generale dà il 7.50 per cento e finalmente nel 1899 mentre il Lloyd austriaco dà il 3.81 per cento, il Lloyd germanico il 7.50, la Navigazione Generale distribuisce il 7.66 per cento.

Ma occupiamoci dei veri e propri compensi di costruzione.

Già nella relazione dell'onorevole Morin del luglio 1895 si accentuano i magri risultati della legge del 1895, per quanto gli effetti di quella legge si attribuiscono a cause diverse. Assai più risoluto è il Randaccio nella sua relazione. Egli dice che l'effetto della legge italiana fu tutt'altro che soddisfacente, e ricorda che nel 1894 l'Italia aveva 328 piroscafi, dei quali 52 erano semplici rimorchiatori e 38 navi per diporto. Rimanevano adunque per la navigazione commerciale 238 piroscafi, i quali, dice il Randaccio, erano in gran parte di proprietà della Navigazione Generale.

Ma quello che è interessante di notare è questo: che di questi 238 piroscafi 204 erano acquistati all'estero e soltanto 34 costruiti in Italia. Quindi anche per questa parte era evidente il nessuno effetto del premio per ciò che ha tratto alle costruzioni.

La relazione Franchetti del 10 febbraio 1900 mostra del pari come normalmente torni conto di acquistare le navi all'estero, piuttostochè costruirle in Italia, e spiega l'artificiale aumento delle costruzioni italiane avvenuto nel 1899, sia con la concessione artificiosa dei premi, sia con l'aumento dei noli.

Ma lasciamo pure da parte queste dichiarazioni più o meno ufficiali e veniamo ai fatti, perchè sono questi, che danno i termini della discussione. Ed io voglio stare gelosamente fedele alle cifre. Vediamo le cifre del tonnello. Dal 1886 al 1899 il tonnello è aumentato da 37 a 60 milioni. Nel 1886 il tonnello nazionale rappresentava il 56 per cento e lo straniero il 44 per cento. Nel 1899 il tonnello nazionale rappresentava il 63 per cento ed il tonnello straniero il 37 per cento. Questo a prima vista sembrerebbe un miglioramento, poichè vi è un aumento di cifre a favore del tonnello italiano. Ma bisogna considerare, che il tonnello si forma in relazione al numero degli approdi delle navi presso le diverse stazioni e basta aumentare il numero degli approdi perchè aumenti subito il tonnello. Ora a noi è troppo noto, come il numero degli approdi non dipende già dall'aumento del traffico, ma dal desiderio del traffico.

Un dato non ingannevole, ma sicuro, è quello della quantità delle merci o sbarcate o imbarcate sulle navi nazionali e sulle navi straniere. Se si può stabilire che la proporzione è rimasta la stessa, ciò vuol dire che nessun vantaggio ne è venuto alla nostra navigazione.

Infatti le merci sbarcate nel 1886-1889 vanno da 7,749,000 tonnellate a 11,486,000 tonnellate. Ora la stessa proporzione, che vi era nel 1886 si manifesta anche nel 1899. Difatti di questa importazione marittima il 42 per cento spetta e spettava alle navi nazionali ed il 58 per cento alle navi estere.

E lo stesso avviene — salvo un leggerissimo incremento — anche per le merci imbarcate, vale a dire per il movimento di uscita:

questo cresce da quattro a cinque milioni per tutta la navigazione nazionale; ma la proporzione di tal movimento resta intorno al 65 per cento per le navi nazionali e al 35 per le navi straniere, così nel 1886 come nel 1899. Dunque la proporzione rimane sempre la stessa, dunque i premi non hanno avuto alcuna efficacia sulla ripartizione del traffico fra navi straniere e navi nazionali. E ciò senza tener conto di tutte le altre forze in azione.

Ancor più stridente è la serie dei fatti, che si verificano studiando la statistica delle costruzioni navali. Tanto in questa statistica quanto in quella dei piroscafi, sia costruiti in Italia sia acquistati all'estero, si verifica, interessante anche per lo studioso, lo svolgimento di un'unica causa, la quale determina le oscillazioni nel movimento delle costruzioni, causa affatto indipendente dal sistema dei premi.

Il tonnello netto complessivo di navi costruite in Italia, che nel 1875 era di 87,691 tonnellate, discende nel 1880 a 14,000 tonnellate, nel 1885 a 9900, nel 1886 a 11,000, nel 1887, attuata la legge, a 5191, arriva nel 1888 a 5160, risale nel 1889 sino a 11,615, nel 1890 a 26,000, nel 1891 a 29,000, torna a discendere nel 1892 a 17,000, nel 1893 a 15,000, nel 1894 a 7900, nel 1895 a 6750, tale resta nel 1896 per risalire nel 1897 a 11,000 tonnellate, nel 1898 a 19,478, nel 1899 a 38,800. È quindi manifesta una tendenza di oscillazioni di natura incostante di fronte ad una forza, che pure è rimasta costante, quella dei premi. Il che vuol dire che questa fu inefficace.

Questo stesso fatto si verifica tanto nelle navi costruite in Italia quanto in quelle acquistate all'estero. Vi è adunque un'unica causa, la quale influisce sia sulle costruzioni fatte in Italia, sia sugli acquisti fatti all'estero. E quale è quest'unica causa? Essa è data, come già è stato accennato nella relazione, unicamente dallo sviluppo dei noli. Ma constatiamo anzitutto i fatti.

Noi vediamo infatti che nel 1887 dopo la legge del 1885 i piroscafi aumentano per costruzioni in Italia di tonnellate 685, per acquisti all'estero di 17,785 tonnellate, nel 1888 per costruzioni di tonnellate 582, per acquisti di tonnellate 11,087, nel 1889, per costruzioni di 222 tonnellate, per acquisti all'estero di 8020. Nel 1890 aumentano an-

cora le costruzioni in Italia (5198 tonnellate), ma aumenta ancor più l'acquisto delle navi all'estero (tonnellate 11,426). Nel 1891 e nel 1892 si discende per le costruzioni in Italia come del pari per gli acquisti all'estero rispettivamente nel 1892 a 594 tonnellate e a 8440. Nel 1893 comincia un qualche movimento ascensionale e questo si verifica così nelle costruzioni come negli acquisti all'estero in modo che nel 1898 se si hanno per 25,000 tonnellate di costruzioni in Italia si hanno anche 38,000 di acquisti all'estero.

Evidentissimo quindi che, quando aumenta la costruzione in Italia, aumenta anche l'acquisto all'estero.

E ripeto: cosa vuol dir ciò? Vuol dire che un'unica causa agisce contemporaneamente e sulle costruzioni in Italia e sugli acquisti all'estero; e tal causa è sempre ed unicamente lo sviluppo dei noli.

Chi studiasse queste curve delle costruzioni in Italia e degli acquisti all'estero, vedrebbe infatti, che esse tendono a stabilirsi in relazione all'aumento dei noli. E difatti i noli già depressi negli anni 1885 e 1886 discendono ancora nel 1887 e nel 1888, accennano a qualche aumento nel 1889, indi discendono notevolmente nel 1891, 1892, 1893, 1894, 1895 e 1896 per risalire poi, e in misura considerevole, nel 1897, nel 1898 e nel 1899.

Non è vero adunque, che il sistema dei premi abbia in qualunque modo determinato un incremento delle costruzioni in Italia. Niente affatto, questo fatto non ha subito altra influenza che quella dello sviluppo dei noli e lo sviluppo dei noli ha avuto la stessa azione così sulle costruzioni in Italia come sugli acquisti all'estero. Del resto chi non volesse credere a questi dati, che a mio modo di vedere sono schiacciati, dovrebbe prendere in mano la statistica dei piroscafi esistenti oggi in Italia per vedere che cosa abbiamo realmente. Stando alle relazioni della Direzione della marina mercantile, noi, al 31 dicembre 1899, avevamo 409 piroscafi per 314 mila tonnellate. Di questi 409 piroscafi 121 erano costruiti in Italia per 60 mila tonnellate e 288 erano costruiti all'estero per 254 mila tonnellate. Ma non basta: sono notevoli i numeri proporzionali per giudicare la potenza dei navigli, che noi costruiamo. Perché se si stabilisse che noi possiamo costruire veramente i piroscafi più importanti, si po-

trebbe dire che qualche cosa abbiamo ottenuto. Invece la dimostrazione è in senso inverso, ed infatti su questi 121 piroscafi costruiti in Italia ve ne sono 15 che hanno più di 2 mila tonnellate, sette da 1500 a 2000, venti da 100 a 1500 tonnellate e ben 79, dico 79 su 121, che hanno meno di 100 tonnellate!! Eppure è un dato quest'ultimo che nessuna statistica estera registra, poichè all'estero non si registrano i piroscafi inferiori a 100 tonnellate. La stessa Navigazione Generale acquista la maggior parte dei suoi piroscafi all'estero e fa bene, ed è una opportuna tendenza questa dei nostri armatori di comprare i bastimenti all'estero perchè molte volte essi si giovano di navi usate all'estero e le rendono più adatte, più appropriate alla navigazione italiana. Fanno così un atto economico perchè risparmiano una parte notevole dei loro capitali e possono quindi avere a loro disposizione una maggiore quantità di capitale circolante. Invece, se acquistano navi in Italia, essi devono occupare maggior capitale come impianto fisso, e quindi restano con una minore quantità di capitale circolante a loro disposizione.

Io quindi credo di poter concludere, che da qualsiasi aspetto si esamini la questione il sistema dei premi non ha avuto alcuna efficacia sullo sviluppo delle costruzioni nazionali: non ha fatto altro che largire del denaro per iniziative che sarebbero sorte egualmente o per iniziative sbagliate, che era meglio non incoraggiare.

Ma ciò che importa notare si è, che questo concetto non è soltanto vero per l'Italia, ma è vero anche per gli altri paesi, i quali hanno applicato la politica dei premi. Quello che i fatti stabiliscono per l'Italia è dimostrato per la Francia, la quale si trova nelle stesse condizioni nostre, anzi in condizioni peggiori. La Francia, lo sapete, ha promulgato due leggi in materia di premi di costruzione e di navigazione, la legge del 1881 e quella del 1895.

Nella prima, del 1881, essa aveva stabilito un diritto di mezzo premio di navigazione alle navi acquistate all'estero e quando gli armatori e i parlamentari francesi dovettero riconoscere l'efficacia affatto nulla della legge del 1881 ritennero, che essa avesse dipeso dal fatto, che si dava questo mezzo premio di navigazione alle costruzioni fatte all'estero. Fu allora che si promulgò la legge

del 1893 in questo senso cioè che si tolse qualunque premio alle navi non costruite in Francia. Malgrado questo, gli effetti sono stati del pari deplorabili ed i risultati addirittura nulli. Infatti nel 1897 il Governo della Repubblica credette necessario di nominare una Commissione, la quale studiasse ancora il problema delle condizioni della marina mercantile.

E la *Revue Parlementaire* del febbraio 1898, a proposito dell'ultima legge, si esprime in questo modo: (notate che i velieri sono aumentati, mentre i piroscafi sono diminuiti) « Au contraire la navigation à vapeur ne paraît avoir reçu de la loi de 1893 aucune impulsion effective. Or l'état stationnaire au milieu des progrès de tous les autres pays constitue un recul véritable. Les chiffres communiqués à la commission de la marine sont à cet égard des plus frappants. »

E difatti i dati sono evidentissimi. I velieri, che nel 1881 erano 11,559 tonnellate, si trovano essere per esempio 10,000 nel 1885, 9,800 nel 1886, 7000 nel 1887, 18,000 nel 1888, 10,200 nel 1889, 10,300 nel 1890, 17,800 nel 1891 discendono a 11,000 nel 1892 e tornano poi 13,058 nel 1893 per arrivare nel 1897 a 48,966, nel 1898 a 25,264 di tonnellate costrutte.

Volete invece ascoltare la statistica dei piroscafi costrutti in Francia? Nel 1881 9,100 tonnellate, nel 1882 43,600 tonnellate, nel 1883 26,000, nel 1884 40,000, nel 1885, dopo il primo risveglio artificioso, 5,000, nel 1886 17,000, nel 1887 7,600, nel 1888 13,000, nel 1889 13,000, nel 1890 13,600, nel 1891 10,600, nel 1892 7,500, nel 1893 8,700, nel 1894 4,000, nel 1895 6000, nel 1896 6,500, nel 1897 6,800, nel 1898 11,000!! Cifre bassissime, malgrado che la Francia abbia dei premi di costruzione, che sono doppi dei nostri. Giova però rilevare che, mentre queste marine sovvenzionate e premiate hanno questo evidente regresso, altre e ben diverse sono le condizioni delle marine, dove non esiste alcun premio di costruzione. Così in Francia i piroscafi, dal 1887 al 1895 vanno da 722 mila tonnellate a 874 mila e quindi vi è un semplice aumento del 19 per cento.

In Inghilterra invece la costruzione dei piroscafi, in questi due anni, va da 6,292,000 tonnellate a 9,984,000 tonnellate e quindi vi è un aumento del 51 per cento. Nella Norvegia la costruzione dei piroscafi va da 150

mila tonnellate a 455,000 tonnellate e quindi vi è un aumento del 200 per cento. Nella Germania infine da 628,000 tonnellate si va a 864,000 e quindi con un incremento del 38 per cento.

Vi è però un'altra e gravissima questione connessa a questo così importante argomento. Ed è: se dato che per la industria della marina mercantile, non si possano stabilire dei compensi di costruzione superiori agli importi dei dazi di confine che vanno a cadere sui materiali, si debbano almeno ammettere dei compensi di costruzione, che eguagliino l'importo dei dazi suddetti.

In verità la questione non è messa nel modo più sincero, nemmeno dal decreto che oggi è in discussione, perchè i compensi di costruzione, come ha dimostrato l'onorevole Franchetti nella sua relazione del 1900, assicurano qualche cosa di più ai costruttori di quello che rappresenta il semplice compenso dei dazi pagati. Per un piroscafo, per esempio, di 4,000 tonnellate assicurano un compenso in più di 18,000 lire, per un piroscafo di passeggeri un compenso in più dei dazi di 6,800 lire.

D'altronde lo stesso onorevole ministro, nel suo recente progetto, ha aumentato il premio per le navi di maggiore velocità. Ma siccome credo di avere dimostrato che qualunque compenso superiore all'importo dei dazi è del tutto inefficace, così voglio anche studiare la questione sotto ogni altro aspetto e riconoscere, se sia opportuno adottare il sistema di dare un compenso di costruzione uguale all'importo dei dazi pagati, ovvero assicurare all'industria la franchigia da qualsiasi dazio.

È evidente però, che allora la questione cambia perchè noi non facciamo più l'interesse della marina mercantile, noi non studiamo più le questioni che riguardano il suo sviluppo, ma studiamo le questioni che interessano coloro che le forniscono i materiali da costruzione.

È evidente che il costruttore per sé ha tutto l'interesse di comprare il materiale là dove è più completo, più perfetto, più specificato, là dove costa meno. A lui non importa di comprarlo in Italia o all'estero.

La questione dunque si muta. Noi non facciamo più gli interessi della marina mercantile, ma noi facciamo gli interessi della industria siderurgica; noi allora non vogliamo

tutelare le ragioni delle costruzioni navali, ma sottoponiamo gl'interessi di queste costruzioni agl'interessi di coloro che forniscono i materiali, noi facciamo passare la marina mercantile sotto le forche caudine degli stabilimenti siderurgici.

E qui la questione si complica; non è più che si discuta come prima, se il premio di navigazione e di costruzione sieno un fattore della marina mercantile, ma si discute, se noi non facciamo un'opera insana e folle col togliere l'aiuto agli stabilimenti siderurgici; quindi la questione navale diventa una questione di produzione industriale. A questo proposito nella Giunta generale del bilancio fu fatta da quell'ingegno acuto, che è l'onorevole Fortis, un'obiezione al sistema proposto nella Giunta stessa, sistema che ha trionfato. Voi, egli diceva, in fine dei conti, mutando il sistema doganale in rapporto a questa industria, fate un'opera favorevole agli stranieri, perchè voi togliete alla finanza italiana la possibilità di regolare le tariffe ed escludete alcune voci dalla possibilità di essere aumentate; voi vi tagliate da voi stessi in questo modo le mani, perchè stabilendo un principio così generale sulla immutabilità dei dazi venite in qualche modo a togliere la possibilità di contrattare i dazi stessi.

Ora questa obiezione dell'onorevole Fortis non ha valore nemmeno doganale, perchè la maggior parte dei materiali adoperati nelle costruzioni navali fatte in Italia non formano materia di tariffe convenzionali, ma formano materia di tariffa generale. Su 32 voci elencate dall'onorevole Franchetti nella sua così coscienziosa relazione, 22 sono libere, soltanto 10 sono convenzionate. Altri ebbero ad esprimere il timore che con questo sistema dovesse essere colpito quel grande stabilimento, che è l'Acciaieria di Terni, ma essi dimenticarono che questa Acciaieria non produce materiali per marineria mercantile, ma produce soltanto, o almeno in gran parte, materiali per la marineria militare e per le ferrovie, poichè essa fabbrica corazze e rotaie e la parte che vi rappresenta la fornitura per marineria mercantile vi è piccolissima.

Ma lasciando queste questioni, che sono piuttosto di dettaglio, quale è il problema vero che si presenta all'Assemblea?

Questo: in quali condizioni di fatto si trova ora la industria siderurgica in Italia

e quale condizione le potrà d'or in poi venir recata dal provvedimento escogitato dalla Giunta generale del bilancio?

Coloro i quali non hanno dimestichezza con queste questioni e coloro che hanno speso tutta la loro opera in materia doganale sappiano quali importanti vantaggi abbia ottenuta l'industria siderurgica per mezzo delle tariffe del 1887. Grandissimo fu il profitto, che l'industria siderurgica ebbe a ritrarne.

In quell'epoca, alcune materie prime, che erano esenti da dazio, vi furono assoggettate; così la ghisa, così il ferro in rottami; tutte le voci della categoria dodicesima sono state specificate notevolmente ed inasprite. Difatti aumentarono il ferro di seconda fabbricazione, l'acciaio in barre, le spranghe, le tele metalliche, le lamiere, le macchine.

Gli stessi industriali interrogati su questo fatto ammisero, che i materiali per la costruzione delle navi sono aumentati del 50 per cento del loro valore.

Ora qual'è oggi la condizione delle industrie siderurgiche, quale situazione è stata loro portata? Noi assistiamo a questo fatto notevolissimo: che è aumentata la quantità delle materie prime, adoperate dall'industrie siderurgiche, malgrado l'applicazione di dazi a queste materie prime, e d'altra parte notiamo che la importazione dei prodotti delle industrie siderurgiche è diminuita.

Difatti, per tener conto soltanto dei rottami in ferro, che rappresentano una materia importantissima per le industrie siderurgiche addette alle costruzioni navali, noi vediamo che nel 1887 se ne importava per un milione e 780 mila quintali, nel 1899 per due milioni e 500 mila.

Se osserviamo il fenomeno inverso, noi vediamo, che il ferro laminato e battuto, importato dall'estero, è ridotto da un milione e 395 mila quintali nel 1887 a 430 mila quintali nel 1899, le lamiere di ferro da 76 mila a 26 mila quintali, le macchine locomotive locomobili e le marine da quintali 61 mila nel 1887 e 19 mila nel 1899, le caldaie staccate da 13 mila nel 1887 ad una media di 10 mila quintali nel triennio 1897-99.

Ora si consideri un po' la condizione di questa industria siderurgica, la quale ha lavorato tutto il materiale prodotto nel paese, ha importato del nuovo materiale dall'estero nonostante fosse inasprito dai dazi ed ha allontanato insieme gran parte della produzione

ottenuta negli altri Stati? È una condizione di favore, una condizione effettivamente fortunata questa dell'industria siderurgica.

Ciò fermato qual danno può mai provare l'industria siderurgica, se noi, partendo da un concetto razionale, vogliamo che la marina mercantile possa acquistare il suo materiale egualmente all'estero come all'interno? Qual danno possa venire da ciò ad una industria, che ha avuto uno sviluppo tanto gigantesco, io lo domando ai colleghi competenti nella materia.

Se adunque non si devono accordare premi di navigazione o compensi di costruzione in misura superiore all'importo dei dazi, se non si devono accordare compensi di costruzione uguali all'importo dei dazi, che cosa si deve fare per la marina mercantile? In verità io credo che lo sviluppo del lavoro nazionale, lo stesso movimento dei transiti alpini, il gigantesco, colossale incremento del porto di Genova, mostrino che noi non dobbiamo diffidare dell'avvenire, nè vi è bisogno di aiuti da parte dello Stato quando l'attività della nazione si dimostra così energica e pronta. Se però si crede che la industria della navigazione soffra, essa soffre di quel male che è comune a tutte le industrie in Italia. Ma guardiamoci, per carità, dai farmaci insipienti e grossolani. Talune malattie delle nazioni si presentano come talune malattie degli individui. Rimedi volgari, meschini espedienti nulla ottengono e acquiscono il morbo; spesso invece una cura ricostituente fa sanare, fa risorgere il malato.

La cura ricostituente per lo incremento delle industrie in Italia, è data, o signori, dalla possibilità di dar loro il capitale ad un basso interesse. Però a questo intento si oppongono tre ostacoli. La preminenza dell'agricoltura estensiva in gran parte della penisola, l'alto interesse assicurato alla rendita pubblica, la enormezza della pressione tributaria.

Combattiamo con leggi energiche, severe, il latifondo e aumenterà la produzione, aumenterà il risparmio, aumenterà il capitale produttivo. Cerchiamo di risolvere il problema della circolazione bancaria, sappiamo giovarcene per provvedere alla redenzione e all'ammortamento del nostro consolidato e otterremo un saggio minore d'interesse della rendita pubblica. Facciamo economie rigorose

in tutti i bilanci, adottiamo una seria politica di sgravi e allora le industrie rifioriranno, allora saranno migliorate le condizioni del nostro paese, il quale è abituato a soffrire e a lavorare, ma ha il diritto che dei suoi sacrifici e delle sue sofferenze tengano conto i suoi legislatori.

È qui, sul finire del mio troppo lungo discorso, mi sia dato di rilevare, che l'arte del governare, l'arte del legiferare, in Italia, è estremamente difficile, forse molto più difficile di quel che non avvenga in altri paesi. Anche in altri paesi vi sono interessi agricoli, interessi commerciali, interessi industriali, che si oppongono all'azione del legislatore. Ma noi dobbiamo combattere la fiacchezza tradizionale del nostro temperamento, noi dobbiamo combattere la coalizione degli interessi regionali.

È la fiacchezza del nostro temperamento, che non ci fa sperare che sul concorso pecuniario dello Stato, che ci fa domandare aumenti in tutti i bilanci, che ripone nella azione dello Stato la panacea per tutti i mali. Alla lor volta gli interessi regionali si uniscono e sacrificano l'interesse superiore eminente della nazione. Tostochè un alto problema d'interesse nazionale si affaccia e si impone, tutti gli interessi regionali si uniscono, congiurano, cospirano, adoperando ogni arma, dalla violenza alla pietà, dalla prepotenza alle umiliazioni della mendicizia e allora l'interesse nazionale eminente, superiore resta sacrificato, l'unità legislativa è spezzata, l'ideale della italianità è soppresso.

Ora cotesta tendenza è contraria così all'interesse dello Stato come a quello del popolo. Se volessi ispirarmi, in così grave argomento, agli interessi di partito, potrei dire che il trionfo della presente Legislatura fu il trionfo dei partiti popolari, fu il trionfo di una sana ed eletta democrazia. Ma non voglio ispirarmi a questo concetto, voglio sollevarmi ad ispirazioni anche più alte o che almeno non appaiano partigiane, ed affermo, che le nuove generazioni entrate in questa Assemblea non avendo potuto dare il loro braccio per la patria nei giorni del riscatto, devono riunire i loro sforzi nel rialzare, nel rivendicare il concetto dell'unità nazionale, affacciando a sè stesse come alto ideale l'interesse eminente, superiore, nazionale della grande patria nostra! (*Bene! Bravo! — Approvazioni a sinistra.*)

Presidente. Spetta ora di parlare all'onorevole Franchetti.

Franchetti. Veramente avendo io da sostenere una tesi simile a quella dell'onorevole Alessio, sarebbe stato desiderabile che fra me e lui avesse parlato un oratore di opinione contraria; ma sono il solo iscritto a parlare dopo l'onorevole Alessio, e a quanto pare gli onorevoli oppositori serbano un silenzio gravido di tempeste (*Commenti*) ed aspettano che noi abbiamo consumato le nostre cartucce per metter mano alle loro.

Costa. Alla dinamite!

Franchetti. Per parte mia non ho difficoltà a sparare fino da ora le mie, e la mia intenzione è di parlare molto brevemente ed a base di cifre.

Signori, questa discussione si apre in condizioni molto penose per tutti e specialmente per coloro ai quali la coscienza detta un parere che da alcuni si vuol fare apparire contrario agli interessi delle classi più diseredate dalla fortuna. (*Commenti*).

In questi ultimi giorni, la stampa è stata piena di rumori per popolazioni che si dicevano ridotte alla miseria, per crisi gravi che si annunciavano già iniziate o nel massimo del loro svolgimento a cagione della mancanza di lavoro nei cantieri navali. Riguardo alla realtà di questi fatti e, (nel caso che siano reali) riguardo al loro significato, permettetemi di darvi con le cifre alcuni chiarimenti.

Secondo i documenti comunicati dal Ministero della marina, al 1° gennaio del corrente anno 1901 erano dichiarate ed impostate nei cantieri nazionali e non ancora varate, 84,448 tonnellate; di queste (procederò per cifre tonde per far più presto) 31 mila erano state impostate entro gli ultimi sette mesi, entro il giugno scorso mi pare, quindi dovevano essere nella massima intensità di lavorazione. Tutte queste navi avevano assicurato per unanime consenso, in tutti i progetti presentati, compreso l'ultimo della Giunta del bilancio ora innanzi a voi, i compensi di costruzione stabiliti dalla legge del 1896, e i premi di navigazione, ridotti, ma sempre considerevoli.

Ciò nonostante, ci si dice che il lavoro manca nei cantieri navali.

Ora, se realmente questa crisi esiste, se queste ottantamila tonnellate (che si possono

paragonare a circa cinquanta mila tonnellate nella massima intensità di lavoro, perchè una parte è vicina al compimento) sono realmente impostate e in lavorazione, e se ciò non ostante c'è la crisi, ma quante decine, quante centinaia di milioni occorrono per empire le fauci di un'industria così insaziabile! (*Approvazioni — Commenti*).

E, se invece la questione non si può porre così, noi ci troviamo di fronte ad un dilemma: o sono fittizie le dichiarazioni ed anche in parte le impostazioni, o è fittizia la crisi. Ora, o signori, vi confesso che il doversi muovere in mezzo a tante finzioni da qualunque lato uno si volti (*Benissimo!*) ispira un profondo accoramento (*Bravo!*), ma insieme con l'accoramento eccita ed esalta l'animo alle battaglie della verità.

Ad ogni modo, esaminiamo le due ipotesi. Se la crisi è fittizia non occorrono commenti: basta accertare il fatto. Ma se sono fittizie le dichiarazioni e le impostazioni, vuol dire che le vantate ordinazioni che si dicevano provocate dalla legge del 1896 non esistono, e allora che cosa diventano i gridi di angoscia di coloro che dicevano che il modificare la legge del 1896, o il sopprimere una parte delle proposte che sono state presentate in sostituzione di essa, rovina l'industria delle costruzioni? Che la mancanza di lavoro è dovuta a questo mutamento della legge? Perchè, giova ripeterlo, o signori, non si può in questo caso parlare di incertezze: le navi che erano dichiarate prima del 29 novembre 1896 e molto più quelle impostate, che sono quelle di cui ho dato il numero, queste navi erano certe d'avere il vantaggio almeno eguale a quello del disegno di legge presentato dal Ministero; dunque non parliamo d'incertezza per queste navi. Se sono fittizie le dichiarazioni e le impostazioni, ciò significa che le ordinazioni non esistevano e cioè, che la crisi che si vuole attribuire alla riforma del 1896 esisteva già ed è stata prodotta dalla legge stessa del 1896.

Che questa crisi fosse in germe in quella sciagurata legge è molto facile a dimostrarlo, soltanto che si consideri la quantità di tonnellate che sotto il regime di essa legge avrebbe dovuto essere costruita.

Signori, dalla relazione annua sulla marina mercantile pubblicata dal Ministero risulta che alla fine del 1898 i piroscafi di

bandiera italiana rappresentavano complessivamente tonnellate nette 277,520. Cotesto tonnelloaggio era il frutto di un progresso costante, fuorchè nell'anno 1894, iniziatosi dal 1862 e andato crescendo quasi regolarmente fino al 1898.

Nel 1899 sono state varate nei cantieri nazionali (dò le cifre tonde) tonnellate lorde 40 mila; nel 1900, tonnellate lorde 60 mila, rimangono da varare navi dichiarate prima del 28 novembre 1898 per 139,000 tonnellate con un totale così di 240,000 tonnellate. Il disegno di legge ministeriale aggiunge la possibilità di costruire fino alla scadenza della legge del 1896, altre 200,000 tonnellate. Avremmo così un totale di 440,000 tonnellate lorde che, ridotte a tonnellate nette per poterle paragonare con le navi esistenti alla fine del 1898, danno circa 294,000 tonnellate nette.

Tale dovrebbe essere, secondo il progetto del Ministero, la produzione dei cantieri italiani dal 1º gennaio 1899 alla scadenza della legge del 1896, per ottenere il tonnelloaggio che, secondo quanto precede, dovrebbe avere a questa ultima epoca il naviglio mercantile italiano.

A questo bisogna fare un'aggiunta ed una detrazione. Bisogna aggiungere le navi che, durante il detto periodo, si son comprate e si compreranno all'estero e bisogna sottrarre le navi eliminate per naufragi, vendite e demolizioni. Il numero delle navi comprate all'estero sarà molto superiore a quello delle navi eliminate, ma per semplificare suppongo che si compensino, allora avremo questo: che con le sole navi costruite in Italia durante gli otto anni, dal 1899 al 1906 si dovrà più che raddoppiare tutto il naviglio, che esisteva, comprato all'estero o costruito in Italia alla fine del 1898, dopo trentotto anni di esistenza del Regno. 277,000 tonnellate esistevano alla fine del 1898, 294,000 si dovrebbero aggiungere ad esse dal 1899 al 1906 di sole navi costruite in Italia! Ditemi se a prima vista, senza calcoli e considerazioni tecniche si possa per un momento considerare come possibile che gli armatori nazionali siano in condizione di fornire ai nostri cantieri in soli otto anni circa, lavoro per 294 mila tonnellate nette. Pensate che i cantieri nati in seguito alle lusinghe della legge del 1896 richiedono per vivere ordinazioni in quantità molto superiore (nel 1900 i cantieri

in esercizio hanno varato 60,000 tonnellate, e taluni o ancora non erano aperti, o principiavano appena) e ditemi se di fronte a queste cifre non sia evidente che la legge del 1896 ha prodotto quella crisi di cui ora vediamo forse (e dico forse perchè non sono andato sui luoghi) i primi sintomi e se il solo modo, se non di sopprimerla almeno di attenuarla, non sia quello di eliminare al più presto possibile le cagioni che l'hanno provocata abrogando la legge del 1896, liberando i nostri costruttori dalla schiavitù delle officine metallurgiche e mettendoli in condizione di combattere ad armi eguali con l'estero.

Il Governo però dispone di un mezzo per portare un rimedio parziale, un'attenuazione alla crisi che minaccia; e lo può fare senza aggravare il bilancio di un peso inopportuno. Provveda in tempo e saggiamente, ad un servizio al quale finora è stato provvisto non in tempo e non saggiamente, al servizio cioè postale marittimo. Le convenzioni marittime scadono nel 1908: si preparino i capitolati, si bandiscano le aste in tempo perchè i possibili concorrenti siano in condizione di fare le loro offerte e di costruire, se prescelti, le loro navi, s'imponga l'obbligo giusto e ragionevole di costruire coteste navi nei cantieri italiani e così un lavoro non indifferente sarà assicurato ad essi con vantaggio dei servizi pubblici e dell'erario pubblico. Certo è una cosa che non si può fare domani perchè, come dissi, le convenzioni postali scadono nel 1908, ma intanto abbiamo le tonnellate di cui vi ho già parlato e che sono state già dichiarate ed impostate. Che se poi tutte quelle dichiarazioni sono false, cosa che mi rifiuto a credere, allora vuol dire che la legge del 1896 ha di già prodotto uno stato di cose tale che nulla si può rimediare e che dobbiamo abbandonarci alla triste sorte che ci ha preparato la nostra imprudenza e la nostra ignoranza il giorno in cui ci siamo lasciati trascinare a votare quella legge che è non solamente una cattiva legge ma una cattiva azione.

Una voce. Approvo.

Zeppa. Chiedo di parlare.

Franchetti. Nella seduta del 24 giugno 1896 nel discutere appunto quella legge, fu detto che essa importerebbe un onere complessivo di soli trentasette milioni nell'intero decennio della sua durata; lascio da parte i ragionamenti forse eccessivamente ingegnosi con i quali trentasette milioni erano ridotti a

soli quattro. Il gravame vero era di trentasette milioni, si potrebbe anche dedurre dal maggiore introito per dazi, sopra quella quarta parte dei materiali di costruzione la cui importazione dall'estero era concessa ai costruttori, ma ripugno di entrare in calcoli così minuti che di fronte alla grave questione che ci è dinanzi diventano proprio insignificanti. Ed ora sappiamo tutti che questa legge, se mantenuta, sarebbe costata almeno trecentotrenta milioni. E la legge attenuata che ci presenta il Ministero costerà secondo i calcoli del Ministero stesso centoquaranta milioni almeno, come minimo.

Ora quando la legge del 1896 fu pubblicata, essa portava altre firme oltre quella del ministro della marina; essa portava fra le altre la firma del nostro collega onorevole Luzzatti, allora ministro del tesoro. Con ciò non intendo muovergli rimprovero, egli era giunto all'ultim'ora, la legge porta la data del 23 luglio...

Luzzatti. Mi spiegherò.

Franchetti. Il mio solo scopo nel nominarla era di eccitarla a spiegarsi. E passo ad altro.

Chi è l'autore responsabile di cotesto stato cose veramente doloroso? Sappiamo tutti come si preparino le leggi e come si votino; sappiamo tutti che vi sono momenti in cui taluni interessi scaltramente e potentemente organizzati sanno impadronirsi della opinione pubblica e confondere falsamente il loro interesse con l'interesse pubblico.

Costa. Se lo dicessimo noi!

Franchetti. Questo è stato il caso. Quegli interessati che hanno provocato la legge del 1896, ben sapevano allora e ben sanno adesso che la febbre di produzione che quella legge era intesa a provocare ed ha provocata forse anche oltre le loro speranze, non può durare e che è roba campata in aria per le ragioni che ho già dette, e ragioni che conoscono meglio di me, perchè sono pratici della questione. Ma ciò che preme a quegli interessati è il far durare questo stato di cose perchè intanto si ammortizzano i capitali e poi si lascia sul lastrico la carne da cannone che è stata arzuolata per premere sull'opinione pubblica e sul Governo. (*Bravo! — Benissimo! al centro.*)

Ma fortunatamente sono stati fermati e spero lo saranno efficacemente, e allora se dovranno esserci vittime, le vittime saranno molto meno numerose di quello che sarebbero se si prolungasse il presente stato di cose, vo-

tando il disegno di legge presentato dal Governo. Questo disegno di legge, mi preme di dichiararlo, è pieno di buone intenzioni. Il Governo ha fatto quel che ha potuto di fronte alle resistenze dinanzi alle quali si trovava. Non credo che si possa ragionevolmente chiedere ad un Governo più di quello che esso ha dato con la sua proposta; ma credo e sono convinto che spetti alla Camera di fare quello che il Governo non ha potuto e non poteva fare. La Camera deve vedere chiaramente anche negli intenti, anche nei metodi usati da questi interessi per raggiungere il loro scopo. Ho qui fra le mie carte una pubblicazione autorizzata fatta nel novembre 1899 e che fu distribuita ai deputati.

È un rapporto della Commissione eletta nell'assemblea degli industriali navali e siderurgici e degli armatori, tenutasi in Roma nel novembre del 1899. In cotesta relazione, i reclamanti che chiedono il mantenimento della legge del 1896 (allora le pretese erano ancora a tanta altezza) prevedono che col mantenimento di essa, e con il moltiplicarsi degli stabilimenti siderurgici che ne sarà la conseguenza, si arriverà ad una produzione annua di 60,000 tonnellate. Io vi ho già dimostrato or ora quale rovina sarebbe stata per l'Italia una produzione assai inferiore a 60,000 tonnellate di stazza di navi, senza la speranza per ora di esportazioni all'estero.

Nello stabilire questa produzione massima di 60,000 tonnellate annue, il pro-memoria di cui vi parlo, aggiunge queste testuali parole: « Questa produzione non si realizzerà subito; occorrendo che tutti i cantieri siano completi di maestranze, le quali non s'improvvisano, specie là dove bisogna anzitutto crearle. »

Dunque non è vero che la legge del 1896 era indispensabile per mantenere lo *statu quo*; con una santa ingenuità si veniva a dichiarare che non si trattava di mantenere lo *statu quo*, ma che si trattava di aumentare i cantieri in essere, per portarli ad una produzione di cui non erano capaci, per poi... per poi, non so, dopo il diluvio.

E poche pagine dopo, il medesimo pro-memoria aggiunge che ad alcuni di questi cantieri « occorreranno almeno tre anni per raggiungere la desiderata massima potenzialità. »

Guardate quanto è stato provvido l'ordine del giorno proposto dall'onorevole Pompilj il quale ha messo sull'avviso gli interessati

affinchè non approfittassero di questi tre anni per accrescere il loro personale e per impegnare maggiori capitali: perchè questo personale e questi capitali correvano un grave rischio, quando non lo avessero corso per lo stato naturale delle cose.

Mi risparmio le citazioni di altri brani dai quali risulta, come da quelli che vi ho letti, che questo accrescimento dell'industria è ancora da nascere; e mi limito a citarvene un altro, che è a pagina 14: « se la legge del 1886 si mantiene, com'è a desiderarsi, nella sua integrità, ...la semplice fornitura per sessanta mila tonnellate annue, lascerà margine per lo stabilimento di qualche nuova acciaieria ».

E qui compare in tutta la sua franchezza il concetto, chiamiamolo politico, di coloro che hanno ispirato questo documento. Si tratta di formarsi degli alleati, e con questi alleati di premere sul Governo.

Vorrei che la Camera avesse presente la discussione che principiò l'anno scorso e che avesse pur presenti le parole che l'onorevole Farina pronunciò sopra questo speciale argomento dell'intervento della politica nell'industria, giacchè non potrei dire nulla di meglio e di più vero. Ed io rimando i colleghi alla lettura del suo discorso che è assai istruttivo; prego caldamente i colleghi di leggerlo.

Per me, mi limito ad asserire che i criteri coi quali si è svolta l'industria delle costruzioni dopo il 1896, sono più politici che industriali.

Perchè fino da tre anni addietro è notorio al pubblico, e specialmente agli interessati, che erano in preparazione progetti per restringere gli effetti della legge del 1896.

Da circa tre anni l'onorevole Vacchelli aveva preparato un progetto (l'onorevole Zeppa che vi ha collaborato lo sa) ed era molto più restrittivo del progetto ministeriale. Il Ministero cadde, non fu presentato. O come è che cotesti interessati, nonostante tali avvertimenti, hanno continuato ad impegnare capitali e ad arruolare personale?

Evidentemente, ciò non entra nella categoria delle operazioni industriali, entra nella categoria delle operazioni di giuoco. Quei signori hanno fatto una scommessa: chi sarà più forte? la nostra scaltrezza, la nostra audacia, o lo Stato italiano? (*Vive approvazioni*).

E la posta di questa scommessa sono stati i capitali che hanno impiegato nei cantieri.

Ora, signori, se perdono non c'è assolutamente da meravigliarsene nè da compiangere: chi giuoca può guadagnare e può perdere. Purtroppo vi sono rimaste impigliate delle povere vittime: coloro che non vedevano tanto alto, che vi sono lasciati arruolare, e che hanno abbandonato altre occupazioni per dedicarsi a questa. Spero che le vittime siano poche, e che col metodo che ho suggerito al Ministero, siano pochissime: perchè si potrà fare un periodo transitorio. Ma purtroppo ci saranno le vittime sacrificate.

E come potremo salvare costoro? Forse continuando nel medesimo sistema, e dando modo a quei signori di arruolare altra gente, e poi, fra qualche anno, proprio quando non potremo più andare avanti... Cioè quando non potremo andare più avanti! Ma signori, nel 1906 cotesta legge deve cessare di essere in vigore, e se non provvediamo adesso, se voteremo il progetto ministeriale, dovremo liquidare allora una situazione molto più grave della presente, poichè avremo lasciato crescere il numero degli operai arruolati in numero incomparabilmente superiore ai bisogni dei lavori che potranno mai essere commessi; avremo lasciato perfezionarsi ancora quella organizzazione di interessi che già adesso si dimostra tanto potente, e che reclama dal Governo i denari dei contribuenti per gonfiare ancora un impianto industriale campato in aria, e prepara elementi per ingrossare ancora la crisi che minaccia le costruzioni navali. Signori, abbiamo il coraggio di affrontare oggi la difficoltà, oggi che questa è minore e il danno meno grave. Rassegnamoci alle conseguenze della pazzia che abbiám commesso quando siamo entrati nel regime della legge del 1896.

Fortunato. Pazzia!!

Franchetti. Non prepariamo danni e difficoltà maggiori in un prossimo avvenire per liberarci dal fastidio di provvedere oggi.

La legge del 1896 portava in sé i germi della crisi, come portavano in sé il germe della crisi fino i primi cantieri che furono stabiliti in seguito ad essa. Basta rammentare, come ha già detto l'onorevole Alessio, che il primo cantiere, quello di Pertusola, che fu stabilito senza concorrenza, nelle condizioni più favorevoli, è caduto nell'insol-

venza prima che neanche si pensasse alla crisi vera o non vera della quale oggi si parla. Ciò vi può indicare quale sarà la sorte degli altri cantieri se li lasciamo svolgere ancora sotto un simile regime.

Ed ora, o signori, per uno strano contrasto, mentre in seguito alle riforme annunziate dalla legge del 1896 si parla di crisi e di rovine nell'industria delle costruzioni navali, va manifestandosi un rigoglio di prosperità senza precedenti, in quell'industria che la legge stessa aveva per oggetto apparente di proteggere e promuovere: l'industria cioè della navigazione, la marina mercantile.

Oltre alle navi varate in Italia, l'industria dei trasporti marittimi ha, dal 28 novembre 1899 al 23 novembre 1900 (vi dò le date che ho potuto avere) ha comprato all'estero 83 mila tonnellate lorde, cioè, poco meno di quanto aveva comprato all'estero nel quadriennio precedente per la navigazione.

E poichè si deve fare la distinzione fra navi comprate per la navigazione e navi comprate per la demolizione, distinzione giusta quando non si voglia comprendere fra queste ultime anche le navi che sono comprate per navigare alcuni anni ed essere poi demolite, detraggo da queste ottantatre mila tonnellate, che risultano tutte comprate per la navigazione, perchè non è stata fatta nessuna dichiarazione di demolizione, tolgo da queste ottantatre mila tonnellate tutte le navi di età superiore ai vent'anni.

Voi sapete che la vita media delle navi è calcolata in venticinque anni, ma essa è realmente molto maggiore specie per i *cargo-boats*; nonostante, a prevenire ogni obiezione, detraggo da coteste ottantatre mila tonnellate tutte le navi di età superiore a venti anni. Rimangono 61,779 tonnellate per la navigazione.

Come vedete e come già ebbi a dimostrare l'anno scorso, l'industria della navigazione da noi si svolge in condizioni eccezionalmente favorevoli. Ciò è dovuto a questo fatto: che noi navighiamo a miglior mercato degli altri e che là dove gli stranieri non trovano più tornaconto ad esercitare una nave, noi lo troviamo. Si è osservato che lo straordinario aumento di navi mercantili comprate all'estero dipende dall'altezza dei noli.

Ciò è evidente, ed è probabile che col ribasso dei noli si rallenteranno anche le compre.

Ma, signori, osservate che quella stessa altezza di noli la quale incitava i nostri armatori a comprare navi, avrebbe dovuto incitare anche gli stranieri a tenerle; ma l'incitamento maggiore era in noi, e cotesta differenza costituisce la superiorità nostra. E questo uso che, come già accennai l'anno scorso, è uso antico della nostra marina mercantile, è tutto ciò che si può desiderare di meglio perchè rappresenta un tipo di industria che si svolge spontaneamente e che si esercita col minimo capitale fisso possibile.

Ora quando si pensi che vizio organico di tutto il movimento economico italiano, di tutte le imprese pubbliche e di quasi tutte le private è quello di destinare all'industria un capitale fisso esagerato, quando si pensi che la vera cagione del nostro disagio economico consiste soprattutto in una insufficienza di capitale circolante perchè il capitale nazionale è stato in proporzioni eccessive e non richiesto immobilizzato, il vedere che un'industria prende addirittura la via opposta è cosa che davvero consola. E rattrista invece il vedere che il Parlamento, il quale dovrebbe in tutti i modi incoraggiare l'attività sana del paese, si propone di fare tutto il possibile per iscoraggiare quell'industria spontanea, contrapponendo ad essa una industria artificiale, la quale compra vapori più cari di quel che occorra e che poi paga la differenza coi denari dei contribuenti. (*Bene! Bravo!*)

Signori, il premio di navigazione giova soltanto a due categorie di speculatori: una è quella di coloro che avendo pagato più caro il bastimento costruito nei cantieri nazionali deve essere rimborsata. Costoro hanno un diritto vero, e ad esso giustamente si provvede mantenendo per essi le condizioni della legge del 1896 leggermente ridotte.

La seconda categoria a cui il premio giova è quella delle grandi ditte dedite più o meno al trasporto degli emigranti. Coteste ditte hanno bisogno di avere specialmente adesso dei vapori abbastanza moderni e di raggiungere almeno una data velocità, e allora torna conto naturalmente di costruirli in Italia e di prendersi quel po' di ben di Dio che dava la legge del 1896.

Ora, signori, il soccorso dato coi denari

dei contribuenti a queste ditte è il più deplorevole sperpero che si possa immaginare. Queste ditte hanno uno dei commerci di trasporto più remuneratori che esistano, e lo hanno esercitato in modo da lasciarsi levare il pane di bocca, da lasciarsi togliere i clienti nei porti italiani da ditte estere non sovvenzionate. E noi vediamo delle linee di navigazione inglesi e tedesche, che sono evidentemente in condizioni inferiori in confronto delle nostre, chè non hanno dai loro Governi nè sovvenzioni nè premi, venire nei nostri porti ad imporre alle ditte italiane quel famoso *trust* di cui si è tanto parlato, nel quale poi le nostre Compagnie sono in condizioni di inferiorità. Le nostre Compagnie, le quali pur godono il premio di navigazione! E il fatto così dimostra che la debolezza delle nostre Compagnie sta nei metodi con i quali esercitano la loro industria.

Ma credete voi forse che le nostre ditte, le quali si lasciano portar via i clienti nei porti italiani dalle ditte estere, sapranno almeno impedire di portare via anche i premi di navigazione? Neanche questo: quantunque la legge cerchi di aiutarle riservando i premi alla bandiera italiana. Mai no, o signori, anche i premi di navigazione verranno gli esteri a prenderseli in Italia. E già sono venuti: non parlo della « Veloce » che ognuno sa, è tutta di capitali germanici, ma v'è una cosa molto più caratteristica, l'« Hamburg-America », la Compagnia che ha quei magnifici vapori transatlantici che tutti conosciamo, avendo fatto col noto *trust* dei guadagni di qualche milione, ha voluto adoperarli a costruire in Italia delle navi per farle concorrere ai premi di navigazione.

Però v'era una difficoltà: per fruire del premio di navigazione non basta che le navi siano costruite in Italia. Bisogna ancora che sieno di bandiera italiana.

Ora per potere avere bandiera italiana questa Società di capitali esclusivamente tedeschi si è raccomandata ad un capoverso dell'articolo 40 del nostro Codice di marina mercantile, il quale dice che sono considerate come italiane agli effetti della bandiera, le Società anonime le quali hanno la loro sede principale in Italia e tengono le loro assemblee generali in Italia. Allora ha fissato la sua sede principale in Italia e convocherà in Italia le sue assemblee generali:

porta bandiera italiana e nessuno può togliergliela.

Ha già principiato a fare viaggi per i quali avrà il premio di navigazione. Sì, anche i premi di navigazione si lasciano portar via dai forestieri, e volete darglieli? Bisogna dire però che di fronte a questo strano caso, il Governo si è scosso, ed a ragione, ed ha voluto, a quanto ho sentito dire (non lo so da' documenti ufficiali, se sono in errore il ministro mi rettificherà), di impugnare questo diritto ai premi della Società estera e di portare la cosa davanti al Consiglio di Stato.

Io non so se il Consiglio di Stato abbia già deciso o stia per decidere, nè so quello che deciderà. Ma una cosa sola io posso asserire, che quand'anche il Consiglio di Stato decida contro questa Compagnia, se essa ricorrerà ai tribunali non v'è giudice al mondo che possa darle torto, perchè la lettera e lo spirito del capoverso dell'articolo 40 del Codice della marina mercantile è chiarissimo, non dà luogo ad equivoci. Per cui, caso mai venisse dal Consiglio di Stato un responso che fosse favorevole all'assunto del Governo e contrario a quello della Compagnia, non vi fidate. Non crediate che questo sia un buon argomento per votare i premi, perchè una volta votati questi, verrà il responso del tribunale, che darà il premio ai forestieri. E questo avverrà, finchè non avrete mutato il Codice della marina mercantile, e vi sfido a mutarlo. Occorrerebbe modificare tutto il sistema giuridico delle Società anonime. E se anche si potesse, occorrerebbero degli anni, ed intanto i forestieri si prenderanno i premi di costruzione.

Ora, o signori, in questo argomento dei premi, al solito si cita l'estero e più specialmente la Francia, che sta più vicino a noi. L'onorevole Alessio ha già trattato questo argomento della Francia.

Le condizioni della marina mercantile francese sono assai diverse da quelle della nostra. Ho qui un articolo pubblicato nel marzo dell'anno scorso, a proposito della legge francese, di Pierre Leroy-Beaulieu, che è una persona competentissima in questa materia, e da alcune frasi scritte da lui potete rendervi conto di cotesta differenza di condizioni. Egli dice: « le spese di esercizio di una nave francese sono più considerevoli di quelle di

una nave simile forestiera, per esempio, britannica. »

Ora voi sapete invece che la nostra caratteristica è quella di navigare a molto miglior mercato degli altri, e specialmente degli inglesi. Da ciò vedete quanto è diversa la condizione nostra; gli armatori francesi non possono, come i nostri, fare la speculazione di comprare le navi all'estero perchè le eserciterebbero a perdita. Difatti, mentre i nostri armatori comprano navi all'estero, senza aver bisogno di alcun aiuto, malgrado la concorrenza delle navi sovvenzionate con compensi di costruzione e premi di navigazione, in Francia il Leroy-Beaulieu chiede « l'aiuto di qualche compenso per gli armatori che comprano navi all'estero. »

Vedete dunque come la marina mercantile francese sia in condizioni assai peggiori della nostra, come richieda degli aiuti che alla nostra non occorrono, e come il dare questi aiuti non richiesti alla nostra marina significhi un volerne abbassare il livello commerciale ed economico.

In mezzo alle nostre miserie, è stata sostenuta anche la tesi, che giacchè il nostro bilancio non è assolutamente in istato di fallimento e di rovina, bisogna vedere di racimolarvi qualche somma per dare aiuto al lavoro. Sarebbe meglio dire: per fornire fondi ad alcune industrie per eccitarle artificialmente, a danno di tutte le altre che devono pagare.

Questa questione dell'esistenza di talune risorse che alcuni credono aver scoperto nelle latebre del nostro bilancio unisce parecchie persone, ma la concordia cessa, quando si tratta di dire quale uso si debba farne.

Gli uni vogliono consacrarle a sollievo dei contribuenti: altri invece sostengono che queste risorse debbano essere spese subito a favore dei costruttori e degli stabilimenti metallurgici.

Signori, se risorse ci sono, teniamole, perchè i soli che abbiano diritto ad esse, sono i contribuenti.

In verità io non posso consentire con coloro che ritengono che il vero aiuto da darsi al lavoro sia di fornirgli dei danari contanti presi ai contribuenti. Coloro che pagano quei denari hanno diritto di tenerseli quanto altri mai abbiano diritto di riceverli. Il concederli impoverisce l'economia nazionale, e reca al lavoro nazionale danno irreparabile.

Di ciò io vi presento un esempio manifesto, che credo nessuno potrà impugnare.

Voi tutti conoscete la storia dello spirito d'impresa e dell'arditezza ligure. Finchè quello spirito fu lasciato a sè stesso esso copri della sua bandiera i mari. Circostanze indipendenti dalla volontà degli armatori posero fine al commercio della vela, ma i capitali rimanevano, e rimaneva pure quell'energia e quello spirito d'iniziativa che già aveva fatto trovare alla Liguria altre risorse. L'America meridionale è fra le più gloriose testimonianze della iniziativa e dell'attività ligure.

Ma per disgrazia vedendo in pari tempo che lo Stato benevolmente si prestava a fornire il proprio bilancio da rodere, taluni hanno trovato più comodo fare ciò, che del resto, moltissimi altri nel loro caso avrebbero fatto, hanno cioè trovato più facile di rodere il bilancio.

Ed è così che abbiamo visto degli ingegni e delle energie non comuni, che se fossero stati lasciati a sè stessi avrebbero aperto nuove vie al commercio ed alla industria italiana, starsene a casa a guadagnare somme ingenti con metodi assai meno difficili e meno faticosi.

Non lasciatevi dunque trascinare da coloro i quali dicono che rifiutando i denari dei contribuenti ad una data industria, si combatte il lavoro e l'attività italiana. Sono denari che rendono sterile per l'economia nazionale il lavoro di chi li riceve e che si tolgono ad altri nelle cui tasche sarebbe meglio lasciarli, perchè, se ricchi, li adoprerebbero meglio impiegandoli come capitale, e se poveri, li adoprerebbero meglio per mangiare del pane un po' migliore.

Non ho bisogno ormai di dimostrare che la proposta dei premi di navigazione contenuta nel disegno di legge governativo non ha per iscopo nè per effetto di proteggere il commercio degli armatori. Credo che ormai non ci sia più nessuno in questa Camera che lo possa supporre. Gli stessi sostenitori della protezione hanno dichiarato che il vantaggio è esclusivamente dell'industria dei costruttori e della siderurgia; ed io dico al Governo: se volete proteggere i costruttori dando loro i denari dello Stato, cosa alla quale io sono contrario, proteggeteli direttamente, assegnando loro una somma a questo scopo; almeno si saprà che cosa si spende e la misura e l'incidenza della protezione sarà certa e palese.

Dai fatti e dalle cifre esposte nella relazione De Martino risultano chiare due cose.

La ragione che impedisce i nostri costruttori di sostenere la concorrenza dei prezzi esteri sta principalmente nella protezione considerevole concessa alla industria siderurgica, che tiene alti i prezzi del materiale di costruzione.

A codesta inferiorità si vuol provvedere con i premi di navigazione. Ma nella misura che vien consentita ad essi dalle nostre condizioni finanziarie, questi, pur gravando assai sul bilancio, sono superflui quando i noli sono alti, impotenti quando sono bassi.

Onde la vera soluzione del problema sta nella introduzione in franchigia del materiale. Questa non può cagionar danno sensibile all'industria siderurgica, la quale esita presso i costruttori una piccola proporzione dei propri prodotti.

Ed è per questo che non solo io sono contrario ai premi di navigazione, ma sono contrario anche ai premi di armamento, che in certo modo potrebbero rappresentare questa protezione diretta e calcolata, cui accennavo or ora. Perchè, come non mi stancherò dal ripetere, qualunque protezione destinata alla marina per compensare la protezione alla metallurgia, o sarebbe inefficace perchè inadeguata, o richiederebbe sacrifici inopportuni per la nostra finanza, e non può dare altro risultato che preparare a breve termine una crisi spaventevole per il giorno in cui gli armatori italiani non potranno più far richieste proporzionate alla vastità raggiunta dai cantieri navali.

Ed è per questo che appoggio il sistema dell'introduzione in franchigia e dichiaro qui apertamente che questo sistema io lo ritengo preferibile alla proposta che avevo fatto l'anno scorso e che equivaleva, con qualche piccola aggiunta, al rimborso dei dazi.

Lo credo preferibile perchè specialmente col sistema della legge presentata dal Governo, il quale non esenta i costruttori dalla penale del dieci per cento stabilita dalla legge del 1896 quando non si forniscono per tre quarti dai produttori metallurgici nazionali, è tutta una protezione che in sostanza va al produttore siderurgico, il quale non ne ha bisogno, come ha benissimo dimostrato l'onorevole Alessio nel suo bellissimo discorso.

Ora io vorrei rispondere alle obiezioni degli avversari...

Una voce. Non ce ne sono.

Franchetti. ... finora non ne hanno fatte, ma le faranno e allora ci penserà il relatore che è abbastanza forte per rispondere. Frattanto obiezioni non essendo state fatte mi tocca solamente a prevederle o a ribattere quelle cui ho sentito accennare nelle conversazioni private.

Si metteranno innanzi degli spauracchi. Questi spauracchi sono contenuti in una scatola misteriosa, sulla quale è scritto: dazi doganali, trattati di commercio.

Quando i medici del vecchio stampo avevano fra le mani un malato disperato, e non sapevano più a qual rimedio votarsi, cominciavano a parlare latino alla famiglia dell'ammalato, e siccome nessuno li capiva, tutti davano loro ragione.

Mi pare che in quest'ordine di obiezioni, se sarà fatto, ci sia qualche cosa che rassomigli un poco a questo metodo perchè chiunque di noi non si sia occupato con uno studio molto speciale, lungo e faticoso, della questione dei dazi doganali, non può capirla, non può rendersene conto, ed allora è facile dire: la legge sui premi costerà allo Stato, ma poi ci saranno dei rimborsi considerevoli, perchè saranno pagati allo Stato i dazi su quel quarto di lamiera che i costruttori possono importare dall'estero, saranno pagati i dazi sulla ghisa che serve poi a fare le lamiere e gli altri materiali metallici, che l'industria nazionale fornisce ai costruttori. E tutta l'entrata di cotesti dazi sparirebbe con l'introduzione in franchigia. E poi fra poco, si dovranno rinnovare i trattati di commercio e l'entrata in franchigia assicurata ai prodotti esteri equivalenti al 15 per cento circa della nostra produzione metallurgica compromette le trattative.

Ora tutte queste obiezioni non hanno nessun valore. Il massimo dazio che si può pagare per l'introduzione di quelle lamiere e ferri ad angolo che hanno potuto essere introdotti dall'estero sino ad ora, non va oltre le 700,000 lire. Non ho avuto tempo di calcolare a quanto ammonti in solido il dazio di una lira al quintale per la ghisa occorrente a fabbricare i materiali di ferro richiesti dalle nostre costruzioni navali, ma non si va a somma molto elevata. Riguardo poi alla obiezione delle trattative commerciali com-

promesse, risponde in modo esauriente la relazione dell'onorevole De Martino.

Col sistema proposto dalla Commissione, come spero aver sufficientemente dimostrato, non solo non si cagiona una crisi, ma si impedisce alla crisi, cagionata da altri motivi, di dilagare ed il bilancio dello Stato avrà fra un anno od un anno e mezzo, una economia che io non posso al centesimo determinare, ma che certo sarà intorno ai sei milioni e andrà crescendo fino ad oltre nove milioni.

Ora la questione è molto semplice. La questione è fra coloro che vogliono dare questi milioni ad un'industria speciale per continuare ad intensificarne l'attività artificiale e temporanea per necessità, e quelli invece che vogliono darla al paese, alla Nazione, ai contribuenti.

In questi ultimi tempi la Camera e l'opinione pubblica si sono molto occupate delle discussioni della Commissione dei Quindici, intorno agli sgravi.

Si sono fatti molti ragionamenti, circa ai dissidi infiniti che vi erano fra Governo e Commissione e fra membri e membri della Commissione medesima. A me pare che la impossibilità d'un accordo fra le varie proposte sia una sola: si vogliono fare degli sgravi, ed i quattrini per fare gli sgravi non ci sono; ed allora qualunque proposta si faccia, sotto una forma o sotto un'altra, vien sempre ad incontrare in sostanza l'obiezione stessa, sempre ugualmente efficace, qualunque sia lo sgravio proposto: questo non si può fare perchè il margine non c'è.

Ora questo margine nel bilancio viene assicurato in misura precisa con la proposta della Commissione del bilancio intorno alla marina mercantile. Volete o no consacrarlo agli sgravi? Il giudizio sta in voi. Gli avversari vi propongono di darlo, in apparenza, alla industria delle costruzioni navali; in realtà, alla siderurgia. Io non vedo perchè si debba darlo a questa piuttosto che ad un'altra industria, all'agricoltura, per esempio, che è assai più importante per l'Italia? Pensate, onorevoli colleghi, che i contadini muoiono di fame nelle Puglie! (*Bravo!*)

Signori, per tutte queste ragioni io ho votato in seno alla Giunta e voterò alla Camera il testo proposto dalla Commissione del bilancio. Spero che la maggioranza della Camera lo approverà anch'essa, e sarà questo un passo di più nella via in cui ci siamo

messi con l'ultima legge sulla fabbricazione degli zuccheri. Anche allora ci si posero dinanzi spauracchi di crisi industriali; si parlò di industrie rovinate, si disse che lo Stato mancava di parola; ed invece continuano a crescere, a moltiplicarsi ed a dare larghi dividendi le fabbriche di zucchero; quelle naturalmente che sanno fabbricare, non quelle che dovevano vivere soltanto della protezione dello Stato.

Così avverrà dell'industria metallurgica e di quella delle costruzioni: cadranno quegli impianti che non avrebbero potuto vivere che con la protezione, si rinvigorranno gli altri, perchè gli industriali invece di venire a fare della politica nelle anticamere di Montecitorio, penseranno a fabbricare delle navi buone ed a buon mercato.

Signori, con la legge sugli zuccheri siamo entrati nella via della rivolta ordinata e santa contro il feudalismo finanziario che grava da tanto tempo su di noi, che ha smunto il bilancio e che è una delle cagioni principali della miseria in cui ci troviamo (*Bene! — Commenti*).

Auguro che la Camera, senza distinzione di partiti, sorretta dalla coscienza pubblica risvegliata, da quella stessa coscienza pubblica che l'ha appoggiata nella legge sugli zuccheri e sul chinino, sorretta dall'appoggio dell'opinione pubblica senza distinzione di partiti (perchè questo risveglio non è opera di un solo partito, ma è generale), auguro che la Camera saprà fare il suo dovere fino in fondo. (*Vive approvazioni — Commenti. — Molti deputati si congratulano con l'oratore*).

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Zeppa.

Zeppa. Io ho domandato di parlare quando l'amico Franchetti ha insistito sopra una frase, che io debbo con dolore rilevare, quando, cioè, egli ha detto che la legge del 1896 fu una cattiva azione.

Debbo con dolore rilevare questa frase per debito di amicizia verso un uomo che ha onorato l'Italia e la cui opera è stata imitata dagli stranieri. (*Bravo! — Commenti*).

La legge del 1896 fu una cattiva azione? Ma l'onorevole Franchetti stesso ha dato la dimostrazione matematica, che quella legge non poteva essere in quel momento diversa da quella che fu. E mi consenta la Camera una breve osservazione: egli vi ha detto, ed è la verità, che dal 1860 al 1896 non si erano

costruite e messe in cantiere più di 277,000 tonnellate; le conosco al pari dell'onorevole Franchetti e dell'onorevole De Martino queste cifre. Cosicché si tratta non meno di 7 od 8000 tonnellate all'anno.

Dal 1885 al 1896 seguì la stessa fiacchezza nella costruzione delle navi. Quando fu fatta la legge del 1896 si partì da questa base, e si disse: supposto che noi accordiamo queste facilitazioni, si riuscirà a far mettere in cantiere 10,000 tonnellate all'anno.

Questa fu la base da cui partì la legge del 1896, ed era già una supposizione molto azzardata far calcolo su 10,000 tonnellate all'anno, tenuto conto del passato. Allora era naturale che la spesa non dovesse superare 4 milioni.

Fu errore il ritenere che si mettessero in cantiere queste diecimila tonnellate; ma chi poteva prevedere che i noli si sarebbero quadruplicati? Quando si è verificata l'altezza dei noli, quando questi sono quadruplicati, allora ha agito la legge, allora si sono visti mettere in cantiere non più diecimila, ma quaranta, cinquanta, sessanta mila tonnellate. Dovevasi questo forse alla legge del 1896? Erano i noli quadruplicati che spingevano le costruzioni. (*Interruzioni*).

Come si può negare questo? Evidentemente non era la legge, ma era l'altezza dei noli che richiamava i capitali su un'industria che era diventata così lucrosa, così remunerativa. E scusi, onorevole Franchetti, quale sarebbe stata la logica, verificatosi questo fatto? La logica era una sola, cioè, poichè dopo concesse quelle facilitazioni veniva per così dire una eredità a questa industria, si doveva dire ad essa: basta, non più il premio, non più il compenso di costruzione e di navigazione. Invece, e qui rispondo all'onorevole Franchetti che non vede oppositori a questa legge e non ne vedrà mai, perchè tutto l'interesse stava nel salvare quelli che fruiscono della legge del 1896, mentre per gli altri non c'è più alcun interesse, invece, dico, di esser tratti dalla logica a dire: poichè è sopravvenuto un nuovo provento, basta coi premi. Ma no, si dice, i diritti acquisiti! Si mantiene il premio a quei bastimenti i quali sono stati già capitalizzati da tre anni, i quali hanno ammortizzato già il loro capitale. Quelli che navigano hanno già ammortizzato il loro capitale e tuttavia prendono il premio di compenso e di costruzione, perchè

per essi c'è il diritto acquisito. Io non voglio discutere questo diritto, ma il fatto sta che coloro che lo vantano sono ben pasciuti e si accontentano.

Cosa ci ha dunque a che fare in tutto questo la legge del 1896! Sentite che cosa dice questa legge nel suo articolo 16: « Il premio, di cui all'articolo 12 sarà dovuto dall'ultimo porto nel quale si fanno operazioni di commercio fino al porto d'arrivo. » *Operazioni di commercio*. Come sono state interpretate queste parole? Sono state interpretate nel senso che si può navigare anche in zavorra; non soltanto una cassa di limoni, un paio di scarpe, in un *cargo-boat* costituisce il carico, ma anche la zavorra. È la legge del '96 che fa questo? Onorevole Franchetti, questo Ella sapeva, perchè in Commissione io ho sollevata questa questione e così anche l'onorevole De Martino ne è edotto.

Quando fu portato il Regolamento dinanzi al Consiglio di Stato, Regolamento che l'onorevole Vacchelli mi aveva affidato di fare alla legge, quando io mandai, dico, il Regolamento al Consiglio di Stato, fu fatto rilevare che quest'abuso era un'indegnità; perchè, come si poteva ammettere che si potesse prendere il premio con un carico fittizio o anche in zavorra? Il Consiglio di Stato stabilì il limite di 10 tonnellate. Allora, apriti cielo! le grida infuriarono, perchè, e qui ha ragione l'onorevole Franchetti, quando si toccano certi tasti si cade inesorabilmente... (*Interruzioni*).

Lollini. È buono a sapersi.

Zeppa. Si cade. Allora si dovette abbandonare la giusta pretesa, e si disse: almeno facciamo sì che sia il decimo del carico. Ma non si ottenne nulla e gli armatori continuarono a prendere il premio anche nei viaggi in zavorra. Dipese ciò forse dalla legge del 1896? Nè l'onorevole De Martino, nè l'onorevole Franchetti possono crederlo. Tutti coloro che godono i privilegi della legge del 1896 oramai li hanno assicurati, e si ridono di quello che succederà poi. Essi non hanno ora paura di voi, che per ciò avete combattuto dei mulini a vento.

Questa legge passerà senza alcun dubbio.

Io, ad ogni modo, presenterò un emendamento all'articolo 16 per stabilire che, quando si tratta di operazioni di commercio, si richieda almeno il decimo del carico, per salvare almeno in apparenza la legge; prego

gli onorevoli Franchetti e De Martino di aiutarmi nel sostenere tale proposta; sarà tanto di guadagnato, e potremo destinare le somme che così risparmieremo ai tanto desiderati sgravi in favore dei contribuenti; avremo così un altro piccolo contributo per quei fondi di cui abbiamo tanto bisogno. *(Bravo!)*

Presentazione di relazioni.

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

Di Scalea. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge per dichiarare monumento nazionale la casa a Roncole, frazione del comune di Busseto, ove Giuseppe Verdi ebbe i natali, per autorizzare il seppellimento della salma del Maestro e di quella di Giuseppina Strepponi, sua consorte, nella casa di riposo per i musicisti fondata dal Maestro stesso in Milano.

Presidente. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

Se non vi sono osservazioni in contrario, la discussione di questo disegno di legge si farà domani in principio di seduta.

(Così rimane stabilito).

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

Sinibaldi. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sulla domanda di autorizzazione a procedere contro il deputato Pozzato.

Presidente. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

Si riprende la discussione del disegno di legge riguardante la marina mercantile.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Prinetti.

Prinetti. Dopo i discorsi poderosi, che sono stati pronunziati dagli onorevoli Franchetti ed Alessio su questo argomento, la Camera comprenderà che non abuserò della sua cortese attenzione per trattare a fondo di questa materia; tanto più che, mentre questa legge ha molti oppositori fuori di quest'Aula, a noi, che siamo favorevoli alla proposta della Giunta del bilancio, è mancata quella che tecnicamente si chiama la contropartita. Mi limiterò dunque ad alcune dichiarazioni esplicative del mio voto, che sarà a favore della proposta della Giunta.

Non entrerò nella discussione teorica del

liberismo e del protezionismo, delle funzioni e dei compiti dello Stato.

La Camera conosce le mie opinioni in questa materia, perchè ho avuto più volte occasione di esporle. Teoricamente sono liberista; ma credo che per un uomo politico le disquisizioni dottrinali debbano passare in seconda linea, e che bisogni essere opportunisti, nel senso buono della parola. Per mio conto non approvarei mai una legge, qualunque conforme alle mie convinzioni dottrinali, se da essa potessi temere che fossero per derivarne danni agli interessi veri e sostanziali del mio paese, e soprattutto se dovesse provocare un arresto nel movimento del lavoro italiano, mentre nel nostro paese di lavoro ci è già grande deficienza: e purtroppo molti sono gli operai i quali stentano a trovar lavoro. Ma io approverò questa legge perchè sono convinto che da essa non deriverà alcuna diminuzione al lavoro nazionale.

Potrà venirne diminuzione in qualche utile di qualche industriale; ma lo svolgimento della nostra industria non sarà arrestata.

Con ciò non voglio dire che una crisi non possa avvenire in un tempo prossimo; ma dichiaro fin da ora esser mia ferma convinzione che, se questa crisi verrà, non si dovrà attribuirle alla legge, che la Giunta generale del bilancio propone e che la Camera, me lo auguro, approverà. Se una crisi avverrà nelle costruzioni navali, si dovrà attribuirle a ben altra causa. Questa crisi, della quale già si vedono i prodromi, ha altra origine. Noi abbiamo assistito da quattro o cinque anni a questa parte ad uno svolgimento febbrile nelle costruzioni navali di tutto il mondo; da lungo tempo non si era avuto un periodo, in cui l'industria delle costruzioni navali fosse così febbrilmente fiorente; è naturale che a questo periodo succeda un periodo di arresto, che si chiamerà periodo di crisi, ma che sarà una conseguenza naturale di quelle oscillazioni, che si hanno nella vita economica di tutto il mondo. Soprattutto in Germania ed in Inghilterra le costruzioni navali hanno raggiunto nell'ultimo quinquennio limiti non mai sperati. Incoraggiate dal rialzo dei noli le costruzioni navali sono state spinte con una tale alacrità che non vi è nulla di sorprendente se oggi si avrà un periodo di arresto.

Ma per analizzare gli effetti della legge,

che è dinnanzi alla Camera, dobbiamo considerare le tre industrie, che questa legge tocca; tre industrie che sono completamente distinte tra loro, per quanto possano non essere distinti i rapporti finanziari fra di esse, e soprattutto fra gli uomini, che queste industrie personificano.

Emi spiego. L'industria della navigazione, quella delle costruzioni navali e la siderurgica sono perfettamente distinte; ma non posso garantire che non vi siano armatori, i quali siano in pari tempo proprietari di cantieri navali e proprietari di azioni siderurgiche, e che non vi siano banche, le quali, sovvenzionando queste varie industrie, ne sintetizzano gli interessi e costituiscano fra di esse solidarietà, che non hanno. Ma noi non possiamo entrare in queste solidarietà occasionali; dobbiamo esaminare queste industrie per loro stesse.

Cominciamo dalla navigazione.

Oramai io sono uno dei deputati anziani; ricordo quando fu approvata la prima legge sui premi di navigazione, quella del 1886, e ricordo la discussione che allora ebbe luogo. Quella legge non fu portata innanzi alla Camera per favorire le costruzioni marittime, nè, tanto meno, per favorire le industrie siderurgiche, che erano allora in una assoluta impotenza; ma fu proposta come una suprema necessità per salvare la nostra industria della navigazione in un momento, in cui era in grande sofferenza non solo in Italia, ma in tutto il mondo.

E fu proposta come una necessità, inquantochè la Francia aveva preso a sovvenzionare la sua marineria, e continuavano a ribassare i prezzi dei noli, ed era scarso il movimento dei noli stessi relativamente alle marinerie di tutto il mondo.

La Francia aveva preso l'iniziativa di sovvenzionare la sua navigazione a vapore e in tal modo aveva permesso alla sua marineria di ribassare artificialmente il prezzo dei noli, e quindi di attrarre a sè artificialmente gran parte del movimento della navigazione mondiale.

Allora ci si disse dagli uomini competenti che era necessario anche per noi sovvenzionare la nostra navigazione, che altrimenti sarebbe stata privata artificialmente del suo lavoro da questa concorrenza trionfale che la Francia veniva a farle col sussidio concesso alla sua marineria.

Ben diverse sono le condizioni odierne. Noi abbiamo avuto in questi ultimi sei o sette anni un rialzo dei noli, che, come espone il relatore della Giunta, dal 1895 ad oggi ha portato al raddoppiamento del prezzo dei noli stessi. Sia pure che questo raddoppiamento non rappresenti tutto un profitto netto, perchè il rialzo nel prezzo del carbone assorbe in parte questo raddoppiamento; ma è evidente che il prezzo dei noli è oggi diventato largamente remuneratore. Tanto che fu questa una delle cagioni del grande incremento dell'industria delle costruzioni navali non solo in Italia, ma in tutto il mondo. Quindi è evidente che oggi, indipendentemente da qualunque altra considerazione dottrinale, non v'è più ragione di dare questi premi.

In questo convergono anche coloro, che furono i più ardenti fautori dei premi alla navigazione. Come anche coloro che hanno voluto sempre il dazio sul grano, ammettono che questo dazio debba sopprimersi quando ha raggiunto un prezzo remuneratore, così non v'è più ragione di conservare premi alla navigazione quando i noli sono così alti da rendere questa industria largamente remuneratrice. Infatti, quanto all'abolizione dei premi di navigazione mi pare che il consenso sia generale, anche da parte degli stessi interessati; poichè ho visto che la stessa Associazione degli armatori marittimi di Genova ammette che non è più il caso di parlarne. Se verrà il tempo (*Quod Deus avertat!*) in cui l'industria nostra si trovasse in nuove sofferenze, allora se ne potrà riparlare; ma oggi è assurdo concedere sovvenzioni ad una industria, che è delle più fiorenti.

Vengo ai cantieri. La questione dei cantieri è di una grande semplicità; il premio di 45 lire per tonnellata di costruzione è considerato per comune consenso (l'ho visto in tutti i documenti, che mi sono stati posti innanzi in questi giorni) come l'equivalente del prezzo, che gl'industriali costruttori di navi sono costretti di pagare per il materiale, provvedendosi all'interno anzichè all'estero, oppure pagando il dazio sul materiale proveniente dall'estero. Tutti ammettono che le 45 lire per tonnellata non arrivano a compensare quest'onere, che pesa sull'industria delle costruzioni marittime, e che è evidentemente ingiusto. Perchè non bisogna dimenticare che la nave, che è il prodotto del

cantiere navale, è un prodotto che va forzatamente all'estero, è un prodotto di esportazione; perchè, dal momento in cui è varata, entra in mare, e il mare è fuori dei confini dello Stato. Noi dunque, sotto una forma o sotto un'altra, dobbiamo esonerare il costruttore da quest'onere sulla materia prima che impiega; oppure dobbiamo compensare il dazio che ha pagato, altrimenti lo mettiamo in condizioni d'inferiorità di fronte ai costruttori navali stranieri. Ed il Sella, nella legge del 1872 (se non ricordo male la data) aveva appunto risolto la questione adottando il sistema delle franchigie, come propone ora la Commissione del bilancio; invece, la legge del 1886 e poi quella del 1896 hanno voluto risolverla concedendo questi premi di costruzione, che in sostanza non sono altro che una specie di *drawback*, una specie di rimborso del dazio pagato.

Ora io credo che la cosa più razionale sia precisamente quella di tornare alla legge Sella: perchè noi verremo allora a mettere i nostri cantieri in condizioni perfettamente uguali a quelle, in cui si trovano i cantieri esteri. E non vedo nessuna ragione, per cui, data questa condizione d'uguaglianza, l'industria nostra delle costruzioni non debba svolgersi in modo vantaggioso; inquantochè, di fronte ai cantieri navali della Germania e dell'Inghilterra, che sono i due grandi paesi costruttori di navi in Europa, quando concediamo la franchigia ai cantieri nazionali, quali verranno ad essere in condizione d'inferiorità o di vantaggio? I cantieri nostri pagheranno un po' più caro il carbon fossile, che deve venire dall'Inghilterra, e pagheranno di più per il trasporto dei materiali che impiegano; ma il trasporto marittimo non è poi grandissima cosa; inoltre essi hanno il grande compenso della mano d'opera, che costa infinitamente meno; ed in un'industria come questa, dove la mano d'opera rappresenta la spesa maggiore, evidentemente questa differenza nel costo della mano d'opera compensa larghissimamente il lieve aggravio, che viene dal trasporto del carbon fossile e del materiale.

Ma, si dice, un tempo i cantieri navali italiani, quantunque si trovassero in condizioni pari a quelle dei cantieri tedeschi ed inglesi, non potevano sostenerne la concorrenza, soprattutto per le costruzioni delle navi in ferro, delle grandi navi a vapore,

delle grandi navi a tipo moderno. Ora io credo che questo poteva essere vero un tempo; perchè, fra le condizioni da considerare, vi ha pur quella della maggiore o minor perfezione dei meccanismi, della maggiore o minor cultura delle maestranze e dei loro direttori.

Ma oggi questa inferiorità, che poteva essere dieci anni fa una condizione di inferiorità reale, non esiste più; e noi abbiamo visto i nostri cantieri navali produrre perfino corazzate non solamente per lo Stato italiano, ma anche per gli Stati esteri; li abbiamo visti produrre le grandi navi, sostenere vittoriosamente nel mercato del mondo la concorrenza coi costruttori esteri, e dare prodotti a nessuno secondi così sotto il rapporto della velocità, come sotto il rapporto della qualità.

Dunque, concedendo ai nostri cantieri navali la franchigia, e rimettendoli in condizioni pari a quelle dei cantieri forestieri, possiamo essere sicuri che certamente non verrà arrestata l'industria delle costruzioni in Italia; non verrà certamente per questo titolo a mancar lavoro agli operai dei cantieri italiani.

Ciò non vuol dire, lo ripeto, che il lavoro non possa mancare per altre cause: perchè dopo un periodo di grande alacrità succede sempre un periodo di relativo arresto.

E vengo alla terza industria: la sola che ha veramente interesse in questa questione: l'industria metallurgica. Perchè tutta questa questione, che ora dibattiamo, va per ripercussione dalla navigazione ai cantieri, e dai cantieri alla siderurgia; e la solidarietà, che si dice esistere fra queste industrie, è solidarietà d'industriali e non d'industrie; è solidarietà d'interessi finanziari e non industriali. Ora la siderurgia viene a perdere un mercato: perchè è evidente che, concedendo la franchigia ai cantieri, questi si provvederanno all'estero. Dunque bisogna esaminare la portata di questa condizione di cose.

Il relatore della Giunta dice, che secondo le indagini fatte, nell'ultimo anno, del quale abbiamo i dati (perchè negli anni precedenti la quantità è anche minore), furono 21 mila le tonnellate di materiale di ferro fornito dalle officine siderurgiche italiane ai cantieri italiani.

Prendo dunque questa cifra come cifra approssimativa. Non so quale valore medio

si possa attribuire ad ogni tonnellata, perchè bisognerebbe conoscere come sono composte queste tonnellate di ferro; ma, supponendo un valore medio di 30 centesimi al chilogramma, arriviamo ad una somma di circa sei milioni.

Dunque l'industria siderurgica italiana verrebbe a perdere, per effetto di questa legge, una vendita di circa sei milioni.

Cominciamo dunque con notare che, se lo Stato dovesse seguire il sistema proposto dal Governo, che rappresenta una maggiore spesa annua di sei milioni, in confronto di quello proposto dalla Giunta del bilancio, farebbe questo buon affare: per far vendere ai siderurgici sei milioni di prodotto spenderebbe sei milioni di più. Ed allora converrebbe piuttosto che comprasse esso questi sei milioni di tonnellate, per rivenderli all'estero; non ripiglierebbe tutto, ma qualche cosa ripiglierebbe. Ma sacrificare sei milioni solamente per far vendere sei milioni mi parrebbe un affare assolutamente sbagliato.

Ma è poi vero che l'industria siderurgica italiana, perdendo questa vendita di 21 mila tonnellate di ferro, non avrà modo di rifarsi? Ho voluto consultare l'ultimo bollettino delle importazioni in Italia, e ho trovato che, dal 1º gennaio al 30 novembre (perchè ancora il bollettino di dicembre non è pubblicato) dello scorso anno, furono importati in Italia, in differenti prodotti siderurgici (lamiere, verghe, ecc.), 120 mila tonnellate. Mi pare quindi che vi sia un largo campo da mieterne, per compensare le 21 mila tonnellate di vendita che verrebbero a mancare.

L'industria siderurgica italiana ha voluto ed ha ottenuto (io fui contrario allora, e sarei contrario anche ora) dazi proibitivi. Noi abbiamo sui nostri prodotti di ferro dazi che rappresentano, in alcuni casi, percentuali sul valore addirittura iperboliche.

Ciò nondimeno la nostra industria non arriva a conquistare il mercato italiano; ed ora pretenderebbe che lo Stato imponesse ai costruttori navali di provvedersi da essa, perchè altrimenti non continuerebbe a vendere i suoi prodotti; e intanto lascia entrare in Italia ben 120 tonnellate di ferro estero in undici mesi! Questo è effetto di speculazioni non industriali, ma finanziarie e bancarie; è effetto di tutti quei sistemi di sindacati e di organizzazioni, che non hanno niente di comune con le buone organizzazioni industriali,

e che hanno condotto al rialzo artificiale del prezzo del ferro, per modo che, nonostante i dazi enormi, pure il ferro estero riesce ancora ad entrare in Italia.

Ora noi su questa via non dobbiamo persistere. Io non stabilisco *a priori* nessun limite teorico all'azione dello Stato, e ammetto che esso intervenga finchè si tratta di promuovere la produzione e il lavoro. Ma allo Stato non importa affatto che le azioni di una determinata ferriera salgano da 500 a 1,500 lire (*Bene! Bravo!*); allo Stato non importa affatto che sindacati di borsa o alleanze di finanzieri potenti portino, come è detto nella relazione, in pochi anni, da 40 a 65 milioni il valore di uno *stock* di titoli sul mercato. L'industria italiana ha ancora un largo campo da mieterne nel mercato italiano, poichè c'è ancora una gran parte del consumo del ferro in Italia che si provvede all'estero: essa ha dazi protettori larghissimi; ha potuto a quest'ora ammortizzare largamente il suo capitale; potrà quindi vincere i nuovi ostacoli, produrre nuovi articoli, e soppiantare importazioni, nelle quali potrà trovare un largo compenso alle 21 mila tonnellate di ferro, la cui vendita le viene a mancare sul nostro mercato. Quindi anche per questa parte sono perfettamente tranquillo, e voterò con animo lieto a favore di questa legge, che assicura allo Stato una mezza dozzina di milioni di economia.

L'anno scorso, all'incirca in questa epoca, abbiamo assistito ad una identica discussione per la questione degli zuccheri: abbiamo udito portare innanzi ragioni analoghe a quelle che si adducono oggi. Lo ha già detto l'onorevole Franchetti: anche allora si parlava del lavoro nazionale, di operai che dovevano scioperare, e via discorrendo. Ebbene, quale è stato il risultato? A molte fabbriche di zucchero in Italia è riuscita insufficiente la materia prima; abbiamo assistito ad una stagione laboriosissima delle fabbriche di zucchero; e non si è verificato alcuno di quei disastri, di cui l'anno scorso abbiamo udito le tristi previsioni. Perciò io sono diventato molto scettico in questa materia, e approvò con animo tranquillo questo disegno di legge augurandomi che si proseguisse su questa via.

Signori, siamo in un momento politico di grande importanza, non qui dentro, ma fuori di qui (*Benissimo!*): il Paese reclama ad alte grida un mutamento nelle sue condi-

zioni economiche e tributarie. Quando veniamo a dirvi che una larga riforma tributaria deve esser fatta, che si deve fare una trasformazione di tributi, ci si risponde che non si può fare perchè manca il margine, e che non si deve scompigliare il bilancio. Nessuno di noi vuole scompigliare il bilancio; non io certamente lo voglio! Ma quando dunque si deve aspettare di avere il margine necessario per poter addivenire alle riforme tributarie? Bisogna lasciare che questo margine si formi.

Ora questo margine non si può formare che in uno di questi due modi: o cercando di aumentare il più che sia possibile le entrate, o cercando di diminuire il più possibile le spese. E, poichè dobbiamo soprattutto attenerci a questo secondo metodo, bisogna cominciare con lo sfrondare tutte le spese inutili, con lo sfrondare tutte le spese, che servono unicamente ad interessi singoli (*Bene!*); bisogna impedire che, a misura che le entrate aumentano, queste vengano assorbite da piccole pretese, da piccoli attacchi. (*Bravo!*)

Ci vogliono Governi che abbiano sufficiente fiducia nella Camera, sufficiente seguito nel Parlamento, sufficiente prestigio nel Paese per resistere a qualunque attacco venga tentato contro il bilancio dello Stato. E vi prego, o signori, di considerare che, se avessimo avuto questa semplice e piccola virtù di conservare il bilancio passivo delle spese costanti intatto dal 1897-98 sino ad oggi, in tre anni ci troveremmo ora con un margine di 35 o 40, e forse anche di 50 milioni, che potremmo destinare alla riforma tributaria. (*Approvazioni*).

Se non vogliamo affrontare riforme audaci, se non vogliamo trasformare i tributi, abbiamo almeno, o signori, questa virtù di essere tutti concordi nel difendere il denaro dello Stato. Perchè ormai questo denaro è destinato a formare quel margine, nella cui necessità tutti consentono, per provvedere a quella riforma dei tributi, a quell'alleviamento del costo elementare della vita, che in Italia è non solo una suprema necessità economica, ma anche una suprema necessità politica dal punto di vista delle idee conservatrici. (*Benissimo! — Vive approvazioni — Molti deputati si congratulano con l'oratore*).

Voci. A domani!

Presidente. Se così desidera la Camera, rimetteremo a domani il seguito di questa discussione.

Sull'ordine del giorno.

Presidente. L'onorevole Codacci-Pisanelli con altri deputati ha presentato una proposta di legge, che sarà trasmessa agli Uffici perchè ne ammettano la lettura.

L'onorevole Fracassi poi ha presentato una proposta di modificazione al Regolamento, che sarà trasmessa alla Giunta relativa.

L'onorevole Palatini ha facoltà di parlare.

Palatini. Chiederei che venisse possibilmente iscritta nell'ordine del giorno di domani la mia proposta di legge per estendere la legge sugli infortunati agli operai addetti al taglio dei boschi.

Presidente. Onorevole Palatini, il ministro di agricoltura ha pregato che si soprassedesse circa questa proposta di legge, essendo stata presentata la relazione senza che egli sia mai stato invitato ad intervenire in seno alla Commissione.

La prego dunque di rimettere a domani la sua proposta.

Palatini. Allora domani la rinnoverò.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Abignente.

Abignente. Domanderei che fosse iscritto nell'ordine del giorno di domani il disegno di legge: Autorizzazione di spesa per il completamento del progetto tecnico dell'Acquedotto pugliese e per l'accertamento dell'effettiva portata delle sorgenti a Caposele.

Presidente. La relazione non sarà distribuita che stasera a ora tarda. Potremo mettere questo disegno di legge all'ordine del giorno di martedì.

Interrogazioni e interpellanze.

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

Bracci, segretario, legge:

« Il sottoscritto chiede d'interrogare gli onorevoli ministri del tesoro e dei lavori pubblici per sapere quando intendano presentare un disegno di legge per provvedere al riscatto della ferrovia Vigevano-Milano in seguito al voto della Camera 20 dicembre 1900.

« Borsani. »

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro delle finanze per sapere: 1° se sia vero che l'ufficio doganale di Palermo persista

nel ribellarsi alle disposizioni date dal ministro circa lo sbarco libero delle merci nazionali o nazionalizzate imponendo arbitrariamente per tutte le merci in arrivo l'uso del capannone; 2° come intenda provvedere alla tutela dei legittimi interessi del commercio ed alla osservanza delle disposizioni date.

« Rossi Enrico. »

« Il sottoscritto chiede d'interpellare gli onorevoli ministri dell'interno e di grazia e giustizia sulla condotta delle autorità di Genova intorno a recenti perquisizioni eseguite senza giustificato motivo nelle case di onorati cittadini in Cairo-Montenotte.

« Cortese. »

« Il sottoscritto chiede d'interpellare l'onorevole ministro di agricoltura, industria e commercio per conoscere se e quali provvedimenti intenda proporre per far cessare la crisi agrumaria che ha colpito la Sicilia, in conseguenza del dazio assolutamente inibitivo imposto appunto sugli agrumi da qualche nazione estera.

« Libertini Gesualdo. »

Presidente. Le interrogazioni saranno iscritte nell'ordine del giorno ai termini del regolamento. Quanto alle interpellanze, il Governo dichiarerà poi se intenda accettarle.

Risultamento delle votazioni segrete.

Presidente. Dichiaro chiuse le votazioni e prego gli onorevoli segretari di numerare i voti.

(I segretari numerano i voti).

Comunico alla Camera il risultamento della votazione segreta sui seguenti disegni di legge:

Istituzione di Consorzi di difesa contro la fillossera.

Presenti e votanti	242
Maggioranza	122
Voti favorevoli	198
Voti contrari	43
Astenuto	1

(La Camera approva).

Provvedimenti per l'esecuzione delle leggi per i danneggiati dal terremoto della Liguria e dalla frana di Campomaggiore.

Presenti e votanti	243
Maggioranza	122
Voti favorevoli	214
Voti contrari	28
Astenuto	1

(La Camera approva).

Convalidazione di Decreti Reali, con i quali furono autorizzate prelevazioni di somme dal fondo di riserva per le spese imprevedute dell'esercizio finanziario 1900-901.

Presenti e votanti	243
Maggioranza	122
Voti favorevoli	186
Voti contrari	56
Astenuto	1

(La Camera approva).

Convalidazione dei Decreti Reali coi quali furono autorizzate prelevazioni dal fondo di riserva per le spese imprevedute dell'esercizio finanziario 1899-900.

Presenti e votanti	243
Maggioranza	122
Voti favorevoli	186
Voti contrari	56
Astenuto	1

(La Camera approva).

Avverto che l'astenuo in tutte le sennunciate votazioni è l'onorevole Calissano, il quale ha desiderato che io facessi di ciò speciale menzione.

La seduta termina alle ore 18.40.

Ordine del giorno per la seduta di domani.

1. Interrogazioni.
2. Svolgimento di una proposta di legge del deputato Marazzi per aggregazione del comune di Rivolta d'Adda al mandamento di Cassano d'Adda.
3. Verificazioni di poteri: Elezioni contestate dei Collegi di Conegliano (eletto Donati M.); di Campo Salentina (eletto Personè); di Maglie (eletto Vallone).
4. Rinnovamento della votazione per la nomina:
 - di due commissari per la Giunta delle petizioni;
 - di tre commissari della Giunta di vigilanza sull'Amministrazione del Fondo per il culto;
 - di tre commissari della Giunta di vigilanza sull'Amministrazione della Cassa depositi e prestiti.
5. Votazione a scrutinio segreto dei disegni di legge:
 - Proscioglimento del vincolo d'inalienabi-

lità di terreni e fabbricati della tenuta demaniale di Follonica. (163)

Servizio economico della ferrovia Bologna-S. Felice. (161)

Discussione dei disegni di legge:

6. Disposizioni per dichiarare Monumento Nazionale la casa a Roncole, frazione del comune di Busseto, ove Giuseppe Verdi ebbe i natali, e per autorizzare il seppellimento della salma del Maestro e di quella di Giuseppina Streppone, sua consorte, nella Casa di riposo per musicisti fondata dal Maestro stesso in Milano. (205) (*Urgenza*).

7. Seguito della discussione sul disegno di legge: Conversione in legge del Regio Decreto 16 novembre 1900, n. 377; contenente alcune modificazioni delle disposizioni dei capi I e II della legge 23 luglio 1896, n. 318, sui provvedimenti a favore della marina mercantile. (83)

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

Roma, 1901 — Tip. della Camera dei Deputati.