

LXXII.

TORNATA DI VENERDÌ 8 MARZO 1901

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE VILLA.

INDICE.

Comunicazioni della Presidenza.	Pag. 2263
Ufficio di presidenza del Senato del Regno. . .	2264
Nomine e conferme dei sotto-segretari di Stato.	2264
Completamento della Commissione sul disegno di legge sui Consorzi di difesa contro la grandine	2264
Domande di procedere contro il deputato TODESCHINI (<i>Annunzio</i>)	2264
Disegno di legge (<i>Seguito della discussione</i>).	2282
Marina mercantile:	
ALBERTELLI	2292
BRUNIALTI	2308
DANEO GIAN CARLO	2282
FAZIO	2299
LUZZATTO A.	2302
Interrogazioni:	
Rinnovamento della triplice alleanza:	
GUERCI	2278
PRINETTI (<i>ministro</i>)	2278-79
Appalti di lavori pubblici a Società cooperative:	
DE NOBILI (<i>sotto-segretario di Stato</i>)	2279
GHIGI	2280
Archivi di Stato:	
RONCHETTI (<i>sotto-segretario di Stato</i>)	2280
ROSSI E.	2280
Comizio di Varese:	
ARCONATI	2281
RONCHETTI (<i>sotto-segretario di Stato</i>)	2281
Pretura di Laviano:	
SPIRITO B.	2282
TALAMO (<i>sotto-segretario di Stato</i>)	2282
Osservazioni e proposte:	
Lavori parlamentari:	
AFAN DE RIVERA	2310
GIOLITTI (<i>ministro</i>)	2310

Proposte di legge (<i>Lettura</i>)	Pag. 2264
Lotteria a favore della Associazione per la fanciullezza abbandonata, per quella dei missionari cattolici italiani e per la Società meteorologica (GAVAZZI)	2264
Autorizzazione alla Cassa di risparmio del Banco di Napoli di compiere operazioni di credito agrario (LUZZATTI L.)	2265
Unioni agrarie (FERRARIS MAGGIORINO)	2265
Relazioni (<i>Presentazione</i>):	
Approvazione della Convenzione 6 aprile 1900 sulla vertenza per eccesso di estimo e contributi in provincia di Mantova (ALESSIO)	2299
Domanda di autorizzazione a procedere contro il deputato MARESCALCHI A. (GALLINI)	2299
Domanda di autorizzazione a procedere contro il deputato TODESCHINI (BRUNIALTI)	2299
Transazione col comune di Napoli per l'assegno alla beneficenza e compensazione di ragioni di debiti e crediti (DE BERNARDIS)	2310
Domande di autorizzazione a procedere contro il deputato DE NICOLÒ (CALLERI E.)	2310

La seduta incomincia alle ore 14. 5.

Bracci, segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

Petizioni.

Bracci, segretario, legge il sunto della seguente petizione.

5818. Basile Antonio ed altri cittadini del comune d'Irsina (Basilicata) fanno istanza perchè sia mantenuto il dazio di confine sui cereali, a tutela degli interessi degli agricoltori e degli operai.

Congedi.

Presidente. Hanno chiesto congedo per motivi di salute gli onorevoli: Sani Severino, di giorni 8 e Ricci, di 5.

(Sono conceduti).

Comunicazioni.

Presidente. L'onorevole ministro dell'interno scrive:

« Mi onoro di partecipare all'E. V. che Sua Maestà il Re con Decreti del 24 corrente ha richiamato rispettivamente ai posti di presidente e di vice-presidente del Senato del Regno per la prima Sessione della 21ª Legislatura S. E. il senatore commendatore avvocato Giuseppe Saracco e S. E. il senatore commendatore Finali.

« Il ministro
« Giolitti ».

Dall'onorevole presidente del Consiglio è pervenuta la seguente comunicazione:

« Mi onoro di partecipare all'E. V. che Sua Maestà il Re, con Decreti in data 18 corrente mese, ha confermato:

nella carica di sotto-segretario di Stato per la guerra il maggior generale Bonaventura Zannelli;

nella carica di sotto-segretario di Stato per la marina l'onorevole vice ammiraglio Luciano Serra, deputato al Parlamento;

e con decreti di pari data ha nominato sotto-segretario di Stato per gli affari esteri l'onorevole Giacomo De Martino, deputato al Parlamento;

per l'interno, l'onorevole avvocato Scipione Ronchetti, deputato al Parlamento;

per la grazia, giustizia e culti l'onorevole avvocato Roberto Talamo, deputato al Parlamento;

per le finanze l'onorevole avvocato Matteo Mazziotti, deputato al Parlamento;

per il Tesoro l'onorevole marchese avvocato Prospero De Nobili, deputato al Parlamento;

per i lavori pubblici l'onorevole marchese Ippolito Niccolini, deputato al Parlamento;

per l'agricoltura, industria e commercio l'onorevole avvocato Alfredo Baccelli, deputato al Parlamento;

per le poste e i telegrafi l'onorevole avvocato Nicolò Fulci, deputato al Parlamento.

Prego l'E. V. di gradire i sensi della mia profonda osservanza

« Il presidente del Consiglio dei ministri
« G. Zanardelli ».

Dal ministro Guardasigilli sono pervenute due domande di autorizzazione a procedere contro l'onorevole Todeschini per diffamazione col mezzo della stampa.

Saranno stampate e distribuite.

Adempiendo al mandato conferitomi ieri dalla Camera dichiaro di aver chiamato a far parte della Commissione per l'esame del disegno di legge sui consorzi di difesa contro la grandine, in sostituzione degli onorevoli Di Broglio e Baccelli Alfredo, gli onorevoli Giacomo Morando e Sili.

La detta Commissione adunque rimane così composta: Aguglia, Calleri Enrico, Ferraris Maggiorino, Finardi, Maury, Pozzi Domenico, Rizzo Valentino, Morando Giacomo e Sili.

Lettura di proposte di legge.

Presidente. Gli Uffici hanno approvato la lettura di alcune proposte di legge. Se ne dia lettura.

Bracci, segretario, legge:

Proposta di legge d'iniziativa dei deputati Gavazzi, L. Luzzatti, Carlo Castelbarco-Albani, Prineti, Ottavi, Radice, Ceriana-Mayneri, per la concessione di una lotteria a beneficio della Società per la difesa della fanciullezza abbandonata, residente in Milano; della Società per soccorrere le missioni cattoliche, residente in Firenze, e della Società meteorologica di Torino.

Art. 1.

Il Governo del Re è autorizzato a concedere una lotteria per l'ammontare complessivo di un milione di lire a beneficio comune dei seguenti istituti:

Associazione nazionale per la difesa della fanciullezza abbandonata con sede in Milano:

Associazione nazionale per soccorrere i Missionari cattolici italiani colla sua opera filiale per l'assistenza degli operai emigranti, con sede centrale a Firenze:

Società meteorologica italiana con sede a Torino.

Art. 2.

Detta lotteria sarà esente da ogni tassa e da ogni diritto erariale.

Art. 3.

Con Decreto Reale saranno determinate le norme per la esecuzione della presente legge.

Proposta di legge d'iniziativa dei deputati Luzzatti Luigi, Salandra, Pavoncelli, De Cesare, Maresca, Lazzaro, Pansini, Chimienti, Maury, Vollaro-De Lieto, Indelli, Spagnoletti, Giusso, Laudisi, Vischi, Nocito, Calderoni, Lacava, Personè, Magnaghi, De Nicolò, De Bellis, Materi, Cimorelli, Garavetti, Squitti, Pala, De Giorgio, Masciantonio, De Novellis, Mazziotti, De Marinis, Mezzanotte, Cantalamessa, Abignente, De Luca, De Amicis, Quintieri, Torraca, De Nava, Tripepi, Cocco-Ortu, De Bernardis, Pais, Baccaredda, Mantica, De Seta, Del Balzo Girolamo, Giordano-Apostoli, Codacci-Pisanelli, per autorizzazione alla Cassa di risparmio del Banco di Napoli di compiere operazioni di credito agrario.

Art. 1.

La Cassa di risparmio del Banco di Napoli è autorizzata a diminuire della metà il conto corrente che ha col Banco di Napoli per l'articolo 12 dell'allegato T all'articolo 39 della legge 8 agosto 1895, n. 486, e ad impiegare, gradatamente, il quarto delle sue attività in anticipazioni a Consorzi e Istituti agrari legalmente costituiti e riconosciuti idonei allo scopo dal Ministero di agricoltura, industria e commercio; i quali abbiano sede ed operino nelle provincie di Napoli, Caserta, Salerno, Avellino, Campobasso, Benevento, Foggia, Bari, Lecce, Potenza, Catanzaro, Cosenza, Reggio Calabria, Aquila, Chieti, Teramo, Cagliari e Sassari.

Art. 2.

Due anni dopo la pubblicazione della presente legge, la Cassa di risparmio del Banco di Napoli potrà essere autorizzata, con Decreto Reale, ad impiegare nelle operazioni accennate un terzo delle sue attività.

Art. 3.

Il saggio dell'interesse, per le anticipazioni suddette e per quelle che i Consorzi e gli altri Istituti agrari faranno ai propri soci, dovrà essere uguale a quello che la Cassa di risparmio pagherà ai depositanti, aggiun-

gendovi soltanto la quota necessaria per provvedere alle spese di amministrazione, ai rischi e alla formazione del fondo di riserva.

Non potrà mai essere superiore all'uno per cento la differenza tra l'interesse che i mutuatari pagheranno agli Istituti intermedi e quello che questi dovranno, in misura non eccedente il 4 per cento, alla Cassa di risparmio del Banco di Napoli.

Art. 4.

Il privilegio stabilito al n. 5 dello articolo 1958 del Codice civile è esteso alle somme dovute per i concimi chimici e per le materie anticrittogamiche.

Tale privilegio, nell'ordine di prelazione determinato dall'articolo 1960 del Codice civile, occuperà il posto immediatamente successivo a quello dei crediti per le sementi.

Art. 5.

Un regolamento proposto dalla Direzione generale del Banco di Napoli da approvarsi con Decreto Reale, udita la Commissione consultiva per il Credito agrario, provvederà all'esecuzione della presente legge, dettando anche le norme per la somministrazione delle anticipazioni e per la definizione dei rapporti fra il Banco di Napoli e gli Istituti sovvenuti.

Proposta di legge del deputato Ferraris Maggiorino per l'istituzione di Unioni Agrarie.

TITOLO I.

Disposizioni generali.

Delle Unioni agrarie.

Art. 1.

È data facoltà ai proprietari di fondi rustici situati nel Regno, di consociarsi volontariamente in Unioni agrarie, a norma della presente legge.

Le Unioni agrarie comprendono:

Le Unioni agrarie mandamentali;

Le Unioni agrarie regionali;

L'Unione agraria Nazionale con sede a Roma.

Ciascuna Unione costituisce un ente morale, con personalità giuridica, e può fare atti di commercio, ricevere donazioni e lasciti e possedere i beni immobili necessari all'adempimento delle sue funzioni.

Ogni Unione agraria ha un Consiglio ed una Giunta.

Attribuzioni delle Unioni agrarie.**Art. 2.**

Le Unioni agrarie hanno le seguenti attribuzioni:

1° Compilare il ruolo dei proprietari, degli elettori agrari e dei membri della Unione;

2° Promuovere l'istruzione agraria, specialmente mediante le cattedre ambulanti d'agricoltura;

3° Somministrare a contanti ai propri membri ed alle migliori condizioni di prezzo e di qualità: sementi, concimi, sostanze chimiche, pianticelle, bestiame, strumenti, macchine, e tutti i generi occorrenti all'esercizio dei loro fondi, esclusa ogni operazione di commercio da parte dei singoli membri;

4° Esercitare con i propri membri il credito agrario in conformità delle disposizioni della presente legge;

5° Organizzare e promuovere il servizio veterinario, le stazioni di monta, ed ogni altra istituzione diretta al miglioramento ed all'igiene del bestiame;

6° Organizzare e dirigere la lotta contro la fillossera e le malattie delle piante e delle coltivazioni;

7° Promuovere fra i propri membri, e per conto loro, istituzioni mutue e cooperative per la conservazione, la lavorazione, l'assicurazione, la vendita all'interno e l'esportazione all'estero dei prodotti del suolo;

8° Promuovere magazzini di deposito di prodotti agrari, e organizzare il credito ad essi relativo;

9° Promuovere istituzioni di previdenza per i contadini, specialmente per quanto concerne i contratti agrari, i probiviri, gli uffici del lavoro, l'emigrazione, le malattie, gli infortuni e l'invalidità;

10° Provvedere all'esecuzione delle leggi sull'ordinamento giuridico della proprietà, sul catasto, sul rimboschimento, sulla caccia, sulla pesca, nei modi e nelle forme dalle leggi stabiliti;

11° Promuovere misure d'indole generale in favore della proprietà, dell'agricoltura e dei contadini.

Acquisti e vendite.**Art. 3.**

Le Unioni mandamentali possono fare acquisti e vendite esclusivamente per mezzo

della rispettiva Unione regionale, tranne il caso di speciale autorizzazione.

Le Unioni regionali provvedono agli acquisti ed alle vendite solo nell'interno del Regno.

L'Unione Nazionale provvede di regola agli acquisti ed alle vendite all'estero.

Del credito agrario.**Art. 4.**

Ogni Unione mandamentale aprirà a favore di ciascuno dei propri membri, che sia proprietario di beni rustici situati nella circoscrizione, liberi da ipoteca, e che paghi un'imposta erariale non inferiore a lire 20, un credito agrario in conto corrente che potrà salire fino a 25 volte l'ammontare dell'imposta stessa.

Nei primi tre anni dalla data della presente legge, l'apertura di credito non supererà 10 volte l'ammontare dell'imposta erariale.

L'interesse da corrispondersi dai proprietari è fissato al 4 e mezzo per cento all'anno, netto da ricchezza mobile.

Del credito in natura.**Art. 5.**

Il credito sarà accordato esclusivamente sotto forma di conto corrente in natura delle derrate ed articoli indicati al paragrafo 3° dell'articolo 2, valutati ai prezzi di vendita.

E assolutamente esclusa qualsiasi anticipazione o credito in denaro.

È tuttavia ammessa l'anticipazione delle rate bimestrali dell'imposta fondiaria, dei contributi consorziali o d'irrigazione, dei premi di assicurazione dei fabbricati, dei raccolti e delle scorte esistenti nei fondi, da versarsi direttamente dall'Unione agraria nelle mani dell'esattore o dell'Istituto assicuratore.

Del credito ai piccoli proprietari, ai proprietari ipotecati ed a fittaiuoli.**Art. 6.**

I proprietari soggetti ad un'imposta fondiaria erariale inferiore a lire 20, possono ottenere un'apertura di credito a norma della presente legge, sia presentando la garanzia

di un proprietario che paghi oltre 20 lire d'imposta e che rinunci ad una parte del proprio accreditamento, sia associandosi insieme in garanzia solidale fino a raggiungere le lire 20 d'imposta fondiaria.

Il credito sarà ripartito fra ciascuno di essi in ragione della relativa imposta.

Il credito sarà aperto anche a favore dei proprietari i cui fondi siano colpiti da iscrizioni ipotecarie tuttora valide, sempre quando i rispettivi creditori dichiarino per iscritto che essi consentono a posporre il proprio credito a quello dell'Unione. Tale dichiarazione sarà esente da qualsiasi tassa od imposta.

I proprietari di beni rustici colpiti da iscrizioni ipotecarie tuttora valide, e che soli od insieme consociati paghino un'imposta fondiaria erariale non inferiore a lire 20, saranno pure ammessi al credito presso le rispettive Unioni agrarie, per un ammontare non superiore a dieci volte l'imposta stessa e indipendentemente dal consenso dei creditori ipotecari. Tale credito sarà esclusivamente fornito in bestiame grosso, in strumenti o macchine di importante valore od in quote di partecipazione a Società cooperative agrarie.

Alle stesse condizioni, e indipendentemente dal consenso del proprietario, sarà aperto il credito in strumenti, macchine e bestiame ai fittaiuoli e conduttori di beni rustici, i cui contratti di locazione abbiano data certa posteriore alla presente legge.

È nullo di pieno diritto ogni patto in contrario.

Della scadenza.

Art. 7.

Nessuna anticipazione potrà farsi per un termine maggiore di un anno, tranne che per gli attrezzi, le macchine ed il bestiame.

Per ciascuna anticipazione per colture annuali si avrà una scadenza massima, fissata per ogni zona dall'Unione regionale e non più tardi dell'ultimo giorno del quarto mese dall'epoca consueta del relativo raccolto.

I prestiti in bestiame avranno scadenza al più tardi entro dieci giorni dalla vendita e non oltre il terzo anno solare dopo quello in cui avvenne il prestito.

Il bestiame somministrato a credito dovrà essere assicurato presso Istituti autorizzati dall'Unione nazionale.

Per strumenti, attrezzi e macchine, il rimborso dovrà farsi in cinque rate annuali quando l'importo di ciascuna rata non superi le lire 1,000. Per macchine di maggior prezzo il rimborso dovrà farsi in non più di dieci rate annuali di almeno lire 1,000 ciascuna.

La scadenza delle anticipazioni per le imposte e per i contributi di irrigazione, bonifica, ecc., e per i premi di assicurazione, avrà luogo al più tardi nell'ultimo giorno del quarto mese successivo a quello dei raccolti locali principali.

Delle riscossioni.

Art. 8.

Trascorsi dieci giorni dalla scadenza senza che sia effettuato il pagamento, la Giunta dovrà, sotto la propria responsabilità, affidare all'esattore delle imposte dirette la riscossione del credito, accresciuto del 5 per cento a titolo d'interessi, da effettuarsi in sei rate bimestrali, insieme con gli aggi e le spese.

Delle garanzie del credito.

Art. 9.

Chi è debitore verso l'Unione agraria a termini della presente legge, è tenuto al pagamento con tutti i suoi beni mobili ed immobili presenti e futuri, secondo l'art. 1948 del Codice civile.

Ciascuna Unione agraria ha inoltre sopra i beni mobili ed immobili dei suoi membri e debitori, situati nella propria circoscrizione e per i propri crediti, compresi gli interessi, gli aggi e le spese di riscossione:

1° I privilegi generali e speciali di cui al primo capoverso degli articoli 1957 e 1962 ed all'articolo 1958 del Codice civile e specialmente ai numeri 3 e 5 dell'articolo stesso;

2° I privilegi di cui alla legge 23 gennaio 1887, numero 4276, sul credito agrario.

Dei fondi per l'esercizio del credito.

Art. 10.

La Cassa depositi e prestiti accrediterà, all'interesse netto di lire 3.10 per cento, all'Unione agraria nazionale, alla data della presente legge:

1° Lire 10 milioni, una volta tanto, come fondo di dotazione per l'esercizio delle operazioni di commercio;

2° Lire 30 milioni all'anno per tre eser-

cizi consecutivi, come fondo di dotazione per l'esercizio delle operazioni di credito agrario.

I primi 5 milioni di lire costituiranno il fondo di dotazione dell'Unione agraria nazionale; i successivi 5 milioni saranno accreditati alle Unioni regionali in ragione della superficie geografica di ciascuna, e costituiranno il loro fondo di dotazione.

Le somme destinate all'esercizio del credito agrario saranno ripartite:

dall'Unione nazionale alle singole Unioni regionali, in base alla loro superficie geografica;

dalle Unioni regionali alle singole Unioni mandamentali in ragione dell'ammontare totale dell'imposta fondiaria erariale che i membri dell'Unione mandamentale corrispondono.

Le Casse di risparmio, le Società cooperative di credito ed i privati potranno concorrere alla costituzione del fondo per l'esercizio del credito agrario nei modi previsti dalla presente legge.

Dell'istruzione agraria.

Art. 11.

Entro il termine di cinque anni dalla data della presente legge sarà istituita in ciascuna Provincia una cattedra ambulante di agricoltura.

Nelle Provincie di maggior estensione si potrà aggiungere una cattedra in più per ogni 300,000 ettari di superficie.

Dei bilanci e della vigilanza.

Art. 12.

Il Consiglio delle Unioni regionali e mandamentali delibera ogni anno, nell'ottobre, il bilancio preventivo e nel febbraio il bilancio consuntivo, secondo le norme ed i moduli stabiliti dai rispettivi regolamenti.

Spetta alla Giunta delle Unioni nazionali di ispezionare e controllare le Unioni regionali e approvarne i bilanci preventivi, i conti consuntivi e gli organici.

La Giunta delle Unioni regionali esercita le medesime attribuzioni di fronte alle Unioni mandamentali.

La vigilanza ed il sindacato dell'intera amministrazione agraria spettano esclusivamente alla Corte dei conti che potrà eseguire le ispezioni e i riscontri opportuni.

Spetta pure alla Corte dei conti l'approvazione dei conti consuntivi dell'Unione Nazionale e delle Unioni regionali.

TITOLO II.

Disposizioni speciali.

Della circoscrizione agraria.

Art. 13.

Ogni mandamento amministrativo può essere sede di un'Unione agraria.

La costituzione delle Unioni agrarie di mandamento è libera e volontaria. È del pari libera e volontaria l'adesione dei singoli proprietari alle Unioni agrarie del rispettivo mandamento.

La circoscrizione delle Unioni regionali, in numero non minore di 16 e non maggiore di 18, sarà fatta con decreto reale, entro un mese dalla data della presente legge.

I mandamenti che avessero meno di 25 elettori agrari saranno aggregati ad un mandamento limitrofo e costituiranno con esso un'Unione agraria mandamentale.

Finchè in un mandamento non sia costituita l'Unione agraria, i singoli proprietari hanno il diritto di aggregarsi ad una Unione limitrofa.

Fino a quando le Unioni mandamentali di una regione non raggiungano il numero di 10, non si costituirà l'Unione regionale ed esse saranno aggregate ad una Unione regionale limitrofa.

L'Unione Nazionale sarà costituita non appena esistano cinque Unioni regionali.

Dei Consigli agrari.

Art. 14.

Il Consiglio di ciascuna Unione mandamentale è composto di 15 consiglieri eletti per sei anni dagli elettori agrari del mandamento, oppure di tanti elettori in numero non minore di 15, che siano intervenuti alla elezione e che rappresentino almeno due decimi dell'imposta erariale del mandamento.

Il Consiglio di ciascuna Unione regionale si compone di 40 membri eletti a scrutinio di lista per provincia, per sei anni, fra gli elettori, dai Consigli agrari di mandamento, e ripartiti per Provincia in ragione della rispettiva superficie geografica.

Il Consiglio dell'Unione Nazionale si compone:

a) dei delegati delle Unioni regionali scelti per sei anni tra gli elettori della circoscrizione ed in ragione di un delegato per ogni 500 mila ettari di superficie;

b) di 12 senatori e 12 deputati eletti dalle rispettive Camere per la durata di ciascuna Legislatura.

c) di 6 delegati del Governo nominati con decreto reale, udito il Consiglio dei ministri, e per la durata di cinque anni;

d) di un delegato triennale della Corte dei conti e di un supplente;

e) di 12 delegati triennali delle maggiori Accademie e Associazioni agrarie del Regno, designate per decreto reale; e di due delegati dell'Associazione delle Banche popolari;

f) di 2 delegati triennali delle maggiori Casse di risparmio del Regno, designate per decreto reale; di un delegato triennale per ciascuna delle Casse di risparmio, degli Enti morali e delle Istituzioni cooperative di credito che abbiano assegnato non meno di due milioni all'esercizio del credito agrario nei modi indicati dall'art. 22.

Faranno parte altresì del Consiglio agrario nazionale, i Ministri ed i Sotto-segretari di Stato dell'Agricoltura, delle Poste e del Tesoro per la durata di un triennio, ancorchè abbiano cessato dai rispettivi uffici.

Delle operazioni di commercio.

Art. 15.

Gli acquisti delle Unioni presso terzi dovranno essere fatti esclusivamente a contanti.

Gli acquisti delle Unioni presso le altre Unioni possono farsi a contanti od a credito.

Gli acquisti e gli sconti si potranno fare presso terzi mediante licitazione, sempre quando non si tratti di articoli che siano oggetto di monopolio o di privativa, o che siano specificatamente richiesti dai committenti.

Due o più Unioni possono consociarsi per acquisti o per vendite o delegare altre Unioni.

Le vendite si faranno sempre per conto ed a rischio dei produttori.

La richiesta di una derrata o merce qualsiasi, sottoscritta da un membro di un'Unione agraria sulle liste di sottoscrizione da essa aperte, costituisce un'obbligazione commer-

ciale perfetta nei rapporti fra il richiedente e l'Unione.

Le somministrazioni a contanti od a credito ai singoli membri non potranno annualmente eccedere 100 volte l'ammontare dell'imposta fondiaria erariale a cui il membro è soggetto, senza l'esplicito consenso della Giunta regionale.

L'Unione Nazionale potrà riservarsi gli acquisti di quegli articoli di produzione interna, che avendo in commercio marche costanti e precise ed essendo di uso comune, possono ottenersi a migliori condizioni mediante la compera a grandi partite.

Dell'ammissione al credito.

Art. 16.

L'apertura di credito dell'Unione mandamentale a favore di ciascun proprietario avrà luogo solo quando:

1° il valore permanente dei beni rustici da lui posseduti sia, a giudizio della Giunta, superiore al doppio della somma accreditata, ed essi non siano soggetti ad inondazioni, frane, corrosioni, ecc.

2° il proprietario presenti certificato del rispettivo Conservatore delle ipoteche comprovante che i beni rustici a cui beneficio si apre il credito sono liberi da qualsiasi iscrizione ipotecaria tuttora valida.

Il detto certificato sarà rilasciato direttamente dal Conservatore delle ipoteche all'Unione agraria su carta da bollo da 10 centesimi, contro un diritto fisso di lire 0.50;

3° il proprietario dimostri di aver assicurato contro gli incendi: i fabbricati, i mobili, gli attrezzi, le macchine, il bestiame, i frutti raccolti che si trovano sul fondo e tutto ciò che serve a coltivarlo od a fornire il fondo medesimo o la casa in esso esistente.

Qualora le iscrizioni ipotecarie tuttora valide non eccedano 25 volte l'ammontare dell'imposta fondiaria, il proprietario sarà accreditato per la differenza.

Art. 17.

Sarà pure aperto il credito a favore di coloro che hanno fondi altrui a mezzadria, ad usufrutto, in enfiteusi, in affitto od a colonia parziaria di qualsiasi specie, sempre quando vi concorra il consenso del proprietario, od il credito sia richiesto dallo stesso

proprietario o dal proprietario associato al mezzaiuolo, al conduttore od al colono.

Il credito delle Unioni agrarie potrà pure venir accordato per quote di compartecipazione da versarsi direttamente a Società cooperative agrarie per la conservazione, la lavorazione, l'assicurazione o la vendita delle merci e derrate dei soci ed istituite secondo gli Statuti compilati dall'Unione Nazionale.

Trascorsi tre anni dalla data della presente legge, il Governo del Re, su proposta dell'Unione agraria Nazionale, potrà, con decreto reale, autorizzare anticipazioni in natura per nuove piantagioni e per colture non annuali. La scadenza loro potrà cominciare al sesto anno e venire ripartita in non più di sei rate annuali.

È data facoltà alle Unioni agrarie di aprire conti correnti ai propri membri per una somma che non ecceda 100 volte l'imposta erariale, quando essa sia garantita da deposito di titoli di Stato o da esso garantiti. In tal caso non si applicano le disposizioni di cui ai nn. 1 e 2 del precedente articolo.

Art. 18.

Ciascuna Unione mandamentale stabilirà e farà noto di tre in tre mesi la misura del credito effettivo che, entro i limiti stabiliti nella presente legge, essa accorda ai propri membri, in ragione dell'imposta erariale, a cui sono soggetti, ed in misura uguale per tutti i membri dell'Unione stessa.

Si comincerà dalle prime 20 lire d'imposta per ciascun membro e si salirà di lira in lira, solo quando siasi raggiunto il limite massimo di credito per la quota d'imposta immediatamente inferiore.

Le merci a credito saranno somministrate direttamente dall'Unione agraria, tranne il caso che sia consentito l'acquisto presso terzi.

Nel caso di acquisti presso terzi mediante il credito dell'Unione, questa ne verserà l'importo direttamente nelle mani del venditore, sopra regolare fattura, quitanzata, in carta semplice. Il compratore ed il venditore rispondono in solido dell'esistenza di un contratto di compra-vendita in buona fede, per l'esercizio dei fondi del compratore.

Il libretto di conto corrente rilasciato dall'Unione agraria avrà il pieno valore di una obbligazione commerciale e farà prova assoluta in giudizio.

Dei privilegi per il credito agrario.

Art. 19.

Se concorrono crediti aventi privilegio, generale o speciale, sopra lo stesso o gli stessi beni mobili od immobili, i crediti dell'Unione agraria sono preferiti ad ogni altro, tranne che ai crediti dello Stato per ogni tributo diretto dell'anno in corso e dell'antecedente, comprese le sovrimposte comunali e provinciali.

I privilegi dell'Unione agraria si estendono anche ai frutti pendenti.

I privilegi di cui nel presente articolo non hanno valore di fronte a creditori ipotecari iscritti anteriormente alla data della presente legge, tranne il caso in cui questi abbiano dato il loro consenso a norma dell'articolo 6. I creditori ipotecari iscritti posteriormente sono proposti all'Unione agraria creditrice.

Art. 20.

In conformità dell'articolo 773, n. 3, del Codice di commercio, è inoltre costituito a favore di ciascuna Unione agraria un privilegio speciale sopra gli strumenti, le macchine e il bestiame, da essa somministrati a norma della presente legge ed ancorchè divenuti immobili per destinazione. Il credito dell'Unione agraria sopra le dette somministrazioni è preferito ad ogni altro credito, anche privilegiato od ipotecario.

La relazione a favore dell'Unione agraria si estende sussidiariamente a tutti i beni mobili ed immobili del debitore, fino alla concorrenza del suo credito per le somministrazioni di cui al presente articolo.

Fino al soddisfacimento totale del suo debito, compresi gli interessi e gli accessori, il debitore è considerato, a termini del Codice civile, come depositario degli strumenti, delle macchine e del bestiame ricevuti dall'Unione agraria, ma è responsabile sia della forza maggiore, sia dei deterioramenti avvenuti, anche senza sua colpa, e non può invocare a suo favore il beneficio degli articoli 1862 e 1863 del Codice civile.

Il debitore può dare a nolo gli strumenti, le macchine ed il bestiame secondo gli usi locali, ma non può nè cederli, nè alienarli senza rimborsare l'Unione agraria d'ogni suo credito entro dieci giorni dalla vendita. I contravventori ed i loro complici saranno

esclusi dall'Unione agraria e saranno passibili delle pene sancite dalle leggi dello Stato.

I privilegi dell'Unione agraria non devono essere iscritti.

Se le cose soggette al privilegio sono assicurate, le somme dovute dagli assicuratori, per l'indennità della perdita o del deterioramento, sono vincolate al pagamento del credito privilegiato, secondo il suo grado, eccetto che le medesime vengano impiegate, col consenso dell'Unione agraria, a riparare la perdita o il deterioramento.

L'Unione agraria nazionale può stabilire, come condizione per la concessione del credito, l'assicurazione dei prodotti e delle scorte vive e morte nei modi e nelle forme ch'essa stabilirà.

Dell'assegnazione dei fondi per il credito.

Art. 21.

Nei primi tre anni dalla data della presente legge, la somministrazione totale di fondi della Cassa depositi e prestiti all'Unione agraria nazionale non potrà superare i 100 milioni di lire. Dopo la chiusura dei due primi anni di esercizio ed in base ai risultati in essi ottenuti, il Governo del Re, su proposta dell'Unione agraria Nazionale, potrà con Decreto Reale autorizzare nuovi accreditamenti da parte della Cassa depositi e prestiti fino all'ammontare di 30 milioni l'anno.

Con Decreto Reale potrà pure variarsi lo interesse da corrispondersi dai singoli membri alla rispettiva Unione mandamentale; ma esso non potrà superare dell'uno e mezzo per cento all'anno l'interesse netto stabilito per i depositi delle Casse postali di risparmio.

È in facoltà dei singoli creditori di fare restituzioni anticipate, con deduzione dei relativi interessi.

Le rimanenze attive dei singoli membri di un'Unione, sopra i loro libretti di conto corrente, saranno considerate come depositi alla Cassa postale di risparmio senza alcun limite di somma.

I fondi che l'esperienza dimostrerà eccedenti ai bisogni delle singole Unioni mandamentali o regionali potranno dalle rispettive Unioni regionali o dall'Unione Nazionale venire accreditati ad altre Unioni che ne facciano richiesta.

Il regolamento determinerà il modo in

cui l'Unione Nazionale potrà impiegare i fondi disponibili.

Del concorso delle Casse di risparmio.

Art. 22.

È data facoltà alle Casse ordinarie di risparmio, alle Istituzioni cooperative di credito, agli Enti morali ed ai privati di versare presso le Unioni regionali somme in conto deposito vincolato per anni cinque, da accreditarsi a favore di una determinata Unione mandamentale, che consenta a riceverle.

Contro le somme date in deposito potranno venir rilasciati dall'Unione mandamentale buoni fruttiferi nominativi, girabili, a scadenza fissa al termine del quinto anno da quello del versamento. Essi saranno esenti da qualsiasi imposta di ricchezza mobile o di circolazione.

L'interesse netto da corrispondersi ai depositanti sarà stabilito dall'Unione agraria Nazionale e non potrà superare il 4 per cento all'anno.

Chi deposita una somma non inferiore a lire cinquantamila avrà diritto, durante il quinquennio, ad essere ascritto come membro della Giunta della rispettiva Unione mandamentale o di delegarvi un proprio rappresentante indicato nell'atto del deposito.

Le Casse di risparmio, le Società cooperative di credito, gli Enti od i privati, che alle condizioni sopra indicate abbiano versate lire cinquantamila a dieci o più Unioni mandamentali, comprese in una sola circoscrizione regionale, hanno il diritto di nominare un proprio delegato a far parte della Giunta della rispettiva Unione regionale.

L'ammontare dei depositi presso ciascuna Unione mandamentale non potrà eccedere lire 100,000 nel primo quinquennio.

Del conto corrente agrario presso le Società cooperative di credito.

Art. 23.

Le istituzioni cooperative di credito sono autorizzate ad aprire nelle Provincie in cui hanno un ufficio od una succursale, e presso le rispettive Unioni agrarie, dei conti correnti garantiti a favore di proprietari, di agricoltori e di conduttori di beni rustici. Nei limiti della somma garentita, questi saranno ammessi presso le Unioni stesse allo

esercizio del credito agrario, secondo le norme della presente legge.

L'istituto di credito dovrà garantire gli accreditamenti aperti dall'Unione agraria fino alla concorrenza delle somme prelevate, mediante deposito di titoli di Stato o di titoli garantiti dallo Stato. La garanzia si estenderà anche a due annate d'interessi ed alle spese di riscossione.

I contratti di conto corrente, di cui al presente articolo, fra l'Istituto di credito e i singoli proprietari, agricoltori e fittaiuoli, sono scritti su carta da bollo da 50 centesimi e registrati con la tassa di lire 1 per ogni 1000 lire di apertura di credito. Essi hanno la durata massima di tre anni solari dopo quello in cui vennero stipulati e si intendono tacitamente rinnovati e soggetti a nuova registrazione colle norme sopra indicate, quando non siano disdetti dall'una delle due parti, sei mesi prima della scadenza. Essi possono essere garantiti da deposito di titoli, o da una o più firme, anche di non agricoltori.

I conti correnti di cui al presente articolo sono equiparati al credito cambiario e sono esenti dall'imposta di ricchezza mobile.

Gli atti di conto corrente stipulati fra le Unioni agrarie e gli Istituti di credito in base al presente articolo sono registrati colla tassa fissa di lire 1.

Le tasse stabilite al presente articolo sono pure estese ai conti correnti aperti dalle Unioni agrarie, dalle Casse ordinarie di risparmio o da Società cooperative di credito a favore di Società cooperative agrarie della rispettiva regione, costituite secondo gli statuti compilati dall'Unione Nazionale.

Dello sconto di cambiali.

Art. 24.

È data facoltà all'Unione Nazionale ed alle Unioni regionali di scontare presso terzi le cambiali rappresentanti l'importo delle merci da esse somministrate alle altre Unioni.

Gli acquisti a credito, mediante cambiali a scadenza non superiore a dodici mesi, possono farsi dalle Unioni mandamentali presso le rispettive Unioni regionali e da queste all'Unione Nazionale, esclusivamente per derate il cui prezzo debba venir rimborsato entro l'anno ed in esatta corrispondenza delle ordinazioni avute.

L'ammontare degli effetti cambiari in corso non potrà superare lire 100,000 per ciascuna Unione mandamentale nel primo quinquennio.

Gli effetti rilasciati da un'Unione all'altra potranno essere scontati dalle Casse ordinarie di risparmio senza alcun limite di somma. È data facoltà agli Istituti d'emissione di scontare i detti effetti al saggio minimo di favore, nei quattro mesi anteriori alla scadenza.

Dei bilanci e conti annuali.

Art. 25.

Ciascun esercizio comincia col 1° gennaio e termina col 31 dicembre.

I bilanci e i conti annuali delle Unioni mandamentali, compilati secondo le prescrizioni dell'Unione Nazionale, saranno nella prima metà di marzo affissi per quindici giorni all'albo pretorio del Comune e verranno depositati in conformità dell'articolo 180 del Codice di commercio e pubblicati senza spese ed in estratto in apposito bollettino.

I conti consuntivi dell'Unione Nazionale e delle Unioni regionali e i conti sommari delle Unioni mandamentali, colle relative osservazioni della Corte dei conti, saranno entro il primo semestre di ciascun anno presentati al Parlamento dal ministro d'agricoltura, industria e commercio.

Delle entrate e spese.

Art. 26.

Le entrate ordinarie annuali derivanti dalle operazioni delle Unioni agrarie saranno così ripartite:

- 1° il 30 per cento al fondo di riserva;
- 2° il 20 per cento al fondo per le cattedre ambulanti di agricoltura e per l'istruzione agraria;
- 3° il 60 per cento alle Unioni agrarie per le spese annuali di amministrazione e di ogni altra specie.

Le spese d'amministrazione non potranno per verun titolo eccedere le rispettive entrate. Ogni eccedenza andrà a carico dei singoli amministratori responsabili, tranne che la Unione possa disporre di residui attivi.

I profitti derivanti da operazioni fatte in comune saranno ripartiti in parti uguali fra le diverse categorie di Unioni che partecipano alle singole operazioni, salvo accordi speciali. Fra più Unioni d'ugual grado, la

ripartizione si farà in ragione dell'entità delle operazioni compiute da ciascuna.

Le entrate straordinarie, i lasciti, le donazioni, i sussidi e concorsi, quando non abbiano speciale destinazione, saranno devolute al fondo di riserva.

La riserva sarà unicamente destinata a far fronte a perdite eventuali.

Il delegato della Corte dei conti presso l'Unione Nazionale o presso le Unioni regionali ha il dovere di sospendere qualsiasi deliberazione che sia contraria alle leggi, che comprometta in qualsiasi modo il patrimonio delle Unioni, che ecceda i limiti di spesa di cui al presente articolo o le somme stanziare in bilancio.

In caso di dissenso, la decisione sarà deferita alla Corte dei conti: la deliberazione avrà valore qualora non sia annullata entro quindici giorni dalla sua data.

Delle spese d'amministrazione.

Art. 27.

Tutte le cariche elettive sono gratuite e non possono dar luogo ad indennità o compensi di alcuna sorta, tranne il rimborso delle spese di ferrovia effettivamente sostenute da membri del Consiglio Nozionale per intervenire alle adunanze, e delle spese di missione ai membri delle Unioni per speciali incarichi ad essi affidati.

I funzionari dell'Unione Nazionale e delle Unioni regionali potranno venire equiparati agli impiegati dello Stato ed essere scelti fra gli impiegati stessi in attività di servizio od a riposo.

Le Unioni agrarie mandamentali non possono assumere in servizio stabile nè impiegati nè agenti, ma solo accordare retribuzioni a giornata o ad opera. Possono pure concedere gratificazioni agli impiegati od agenti del Comune che prestano l'opera loro ma soltanto in base agli utili accertati dal conto consuntivo.

Nei Comuni nei quali non esista una Unione regionale, il servizio di ufficio e di cassa delle Unioni mandamentali sarà affidato agli uffici postali: il servizio di cassa per le Unioni regionali e per l'Unione Nazionale sarà preferibilmente affidato alle Tesorerie del Regno ed in difetto a solidi Istituti di credito.

Le Unioni mandamentali avranno sede

presso l'Unione regionale esistente nella rispettiva città, o presso il Municipio del capoluogo di mandamento, che all'uopo accorderà loro anche l'uso della sala comunale per le adunanze.

Le spese eventuali, determinate da relativi accordi e stabilite in ragione del movimento dei fondi e delle varie operazioni, saranno a carico delle singole Unioni.

Art. 28.

La contabilità dei libretti di conto corrente è affidata alla Direzione generale delle Casse postali di risparmio, presso il Ministero delle poste e telegrafi, ed è soggetta alle stesse disposizioni e norme che regolano il servizio delle Casse postali di risparmio. Sarà pure stabilito in identica misura il compenso che l'Amministrazione agraria corrisponderà al Ministero delle poste e dei telegrafi per il servizio dei prestiti.

Il conto degli interessi e la decorrenza loro avranno luogo annualmente, alla chiusura di ciascun esercizio.

I titolari degli uffici postali che esercitano il servizio di cassa delle Unioni agrarie, gli esattori delle imposte e i funzionari delle Unioni agrarie e delle Tesorerie sono soggetti per la gestione dei fondi delle Unioni agrarie alle stesse leggi e norme che regolano il servizio dei fondi dello Stato.

La corrispondenza tra le Unioni agrarie è ammessa alla franchigia postale, esclusa quella telegrafica e telefonica.

Delle perdite.

Art. 29.

Le perdite eventuali di ciascuna Unione agraria mandamentale, definitivamente accertate alla chiusura di ciascun esercizio, con i relativi interessi, saranno convertite in 25 annualità al 5 per cento.

Esse verranno estinte con gli utili annuali e colle riserve accumulate da ciascuna Unione mandamentale.

Nel caso di insufficienza di fondi, le dette annualità saranno estinte mediante il contributo dei soli proprietari ed agricoltori della circoscrizione che sono membri dell'Unione, fino all'ammontare massimo di un mezzo decimo dell'imposta fondiaria erariale da essi corrisposta.

Ogni ulteriore deficienza sarà colmata in

parti uguali dai fondi di riserva della rispettiva Unione regionale e dell'Unione Nazionale. In caso di insufficienza, si provvederà con il fondo di riserva delle Casse postali di risparmio.

Con le stesse norme saranno liquidate le eventuali perdite annuali dell'Unione Nazionale e delle Unioni regionali.

TITOLO III.

Disposizioni d'ordine. Della Costituzione delle Unioni.

Art. 30.

Entro un mese dalla pubblicazione della presente legge, ciascun Comune del Regno compilerà, a cura della Giunta comunale, un elenco degli elettori agrari del mandamento, a' sensi della presente legge.

Nella prima domenica del terzo mese successivo a quello della pubblicazione della presente legge, gli elettori agrari saranno convocati dal sindaco di ciascun Comune per la elezione del Consiglio dell'Unione agraria mandamentale.

Qualora un Comune abbia meno di 20 elettori agrari, essi saranno chiamati a votare al capoluogo del mandamento.

Le schede saranno tutte riunite al capoluogo del mandamento per lo scrutinio.

Per la prima costituzione dell'Unione agraria mandamentale è valida l'elezione qualora vi concorrano 20 elettori o tanti elettori, che rappresentino due decimi dell'imposta fondiaria erariale a cui è soggetto il mandamento.

Riuscita nulla, per mancanza di numero legale, la prima elezione, si procederà ad una seconda convocazione la prima domenica del mese successivo.

Qualora anche la seconda votazione riesca nulla, l'Unione agraria non si intende costituita, e la convocazione degli elettori, da parte dei rispettivi sindaci, verrà rinnovata annualmente, alla prima domenica di maggio, fino alla costituzione definitiva dell'Unione agraria.

Sarà tuttavia in facoltà di 25 elettori di chiedere una convocazione anticipata.

Per la prima costituzione funziona come Ufficio provvisorio la Giunta comunale.

Nelle elezioni successive l'Ufficio provvisorio è costituito dalla Giunta agraria e dai Comitati comunali.

Degli elettori agrari.

Art. 31.

Sono elettori agrari in ciascun mandamento i proprietari, gli utilisti di beni rustici e coloro che ne hanno il dominio diretto, che da sei mesi pagano per imposta fondiaria erariale la somma di lire 10 all'anno, purchè siano maggiori d'età.

Sono parimenti elettori coloro che da un anno tengono a mezzadria od in affitto beni rustici colpiti da un'imposta erariale non inferiore a lire 20, purchè essi siano, a termini dei patti contrattuali, tenuti al pagamento per proprio conto, della metà della detta imposta.

Le donne hanno voto e possono essere ascritte ad un'Unione agraria, a termini dell'articolo 32, ma non sono eleggibili.

I proprietari di beni rustici indivisi sono tutti elettori, purchè l'imposta erariale complessiva a cui sono soggetti superi le lire 20, ma essi devono delegare una sola persona per le operazioni di credito agrario.

Al di là di lire 10, ciascun elettore avrà un voto in più per ogni 50 lire d'imposta erariale, fino ad un massimo di 25 voti.

Dei membri delle Unioni agrarie.

Art. 32.

Sono membri di una Unione agraria e ne esercitano tutti i diritti ed i doveri:

a) gli elettori agrari che prendano parte ad una elezione o che, eletti a far parte di un Consiglio, non rinuncino entro un mese dalla partecipazione della nomina;

b) tutti i contribuenti all'imposta fondiaria per beni situati nel mandamento, che chiedano di essere ammessi ad operazioni di acquisti e vendite presso l'Unione o all'esercizio del credito agrario;

c) i conduttori, i coloni ed affittuari di beni rustici nel mandamento, alle stesse condizioni di cui all'alinea precedente.

I membri di ciascuna unione agraria conservano piena libertà di fare per proprio conto acquisti e vendite od operazioni di credito presso terzi.

Cessano di essere membri di una Unione agraria:

1° Coloro che perdono le qualità richieste per essere membri;

2° Coloro che ne fanno rinuncia per iscritto o che ne furono esclusi.

La perdita della qualità di membro, la rinuncia o l'esclusione non sottraggono all'adempimento degli obblighi e dei doveri prima contratti.

Nel caso di trapasso dei beni rustici per qualsiasi causa, gli obblighi e i diritti derivanti dalla presente legge passano dall'antico al nuovo proprietario.

Dell'esclusione dalle Unioni agrarie.

Art. 33.

I falliti, gli interdetti e coloro che non sono capaci di contrarre obbligazioni non possono essere membri delle Unioni agrarie.

Oltre i casi previsti dall'articolo precedente, saranno esclusi dall'Unione agraria, restando ferme le obbligazioni da essi contratte:

1° Coloro che, senza il previo consenso dell'Unione ed a scopo di lucro, abbiano ceduto o venduto merci, derrate, macchine o bestiame ad essi somministrati a credito dall'Unione agraria per la coltivazione dei loro fondi e coloro che ne abbiano fatto acquisto;

2° Coloro che in mala fede abbiano venduto prodotti, merce o bestiame dei loro fondi senza rimborsare, entro giorni dieci dalla vendita, l'Unione agraria delle anticipazioni da essa fatte per i relativi raccolti o per il bestiame stesso;

3° Coloro che con atti continuati o ripetuti abbiano tentato di danneggiare o di impedire il buon andamento delle Unioni agrarie.

L'esclusione è pronunciata con effetto immediato da ciascuna Giunta mandamentale: il membro escluso può appellarsi alla Giunta regionale: è pure ammesso il ricorso ai rispettivi Consigli mandamentali e regionali.

Delle Giunte agrarie.

Art. 34.

Ciascun Consiglio mandamentale e regionale si aduna due volte all'anno, in tornate d'autunno e di primavera, per le elezioni, per l'esame dei bilanci, dei conti e degli argomenti posti all'ordine del giorno.

Il Consiglio nazionale si aduna, in via ordinaria, una sola volta all'anno.

Il Consiglio elegge una Giunta permanente, che si compone di 7 membri per le Unioni mandamentali, 12 membri per le

Unioni regionali e di 25 membri per l'Unione nazionale.

Faranno parte della Giunta nazionale il delegato della Corte dei conti e non più di 3 membri scelti fra i delegati dei Ministeri. Uno solo di essi potrà essere chiamato a far parte della presidenza come vice-segretario.

La Giunta compie tutti gli atti di ordinaria amministrazione ed anche di amministrazione straordinaria nei casi di urgenza.

Ogni Consiglio elegge un deputato, due vice-presidenti, un segretario ed ove occorra un vice-segretario. Il Consiglio nazionale eleggerà un presidente, quattro vice-presidenti, un segretario e quattro vice-segretari. Essi fanno parte della rispettiva Giunta.

Ciascuna Giunta di mandamento nomina fra i consiglieri e gli elettori un Comitato di probi-viri per ogni Comune della circoscrizione.

Ogni elezione ha luogo per sei anni e dopo un triennio si procederà alla rinnovazione di una metà degli eletti per sorteggio. Le Presidenze e le Giunte si rinnovano ogni tre anni.

Ciascun Consiglio nomina, di tre in tre anni, tre revisori dei conti scelti fra i propri membri. La votazione si farà per soli due nomi. I revisori presenteranno la loro relazione nella successiva tornata.

Delle norme per la riscossione.

Art. 35.

Alla riscossione delle somme passate all'esattore delle imposte si applicheranno le leggi vigenti circa la riscossione dell'imposta fondiaria, e le disposizioni del Codice di procedura civile, ma solo per quanto concerne l'esecuzione forzata sopra i redditi personali e i beni mobili di qualsiasi specie, nonchè sopra i frutti pendenti e raccolti e sopra le scorte vive e morte del debitore, compresi gli strumenti, le macchine ed il bestiame.

La somma residua, accresciuta del 5 per cento a titolo di multa, sarà convertita in venticinque annualità al 5 per cento da estinguersi a rate bimestrali e da riscuotersi secondo le norme delle leggi in vigore per la esazione dell'imposta fondiaria.

Resterà intanto sospeso ogni diritto elettorale ed ogni accreditamento per il debitore moroso, fino a quando non sia ritornato in corrente coi pagamenti.

I membri dei Consigli che siano in ritardo nei pagamenti oltre i dieci giorni dalla scadenza, decadono senz'altro da ogni loro funzione e diventano ineleggibili per anni cinque.

Le Giunte mandamentali dovranno cancellare dall'elenco dei membri ed elettori dell'Unione chi avrà ritardato oltre i dieci giorni, per tre volte, i pagamenti nel corso di un anno. La cancellazione non sottrae il debitore all'adempimento delle sue obbligazioni.

Nel caso di gravi infortuni, debitamente accertati non compensati da assicurazioni, le scadenze potranno essere convertite in non più di cinque annualità. La decisione spetterà alla Giunta dell'Unione nazionale, su proposta delle Unioni mandamentali e regionali.

Della responsabilità.

Art. 36.

Nel caso di gravi irregolarità nell'amministrazione, di continuata negligenza o di fondati motivi d'ordine pubblico, udito il parere del delegato della Corte dei conti, l'Unione regionale dovrà sciogliere le Unioni mandamentali, e l'Unione nazionale dovrà sciogliere le Unioni regionali.

L'Unione nazionale non potrà venir sciolta che per legge.

Nel caso di scioglimento si potrà affidare l'amministrazione ad un Comitato di tre membri dell'Unione disciolta e si dovrà entro quattro mesi procedere alla ricostituzione dell'Unione stessa.

Ove occorra un commissario speciale, le relative spese saranno poste a carico dei consiglieri e degli impiegati responsabili dell'avvenuto scioglimento. In caso di contestazioni si ricorrerà al giudizio inappellabile della Corte dei conti.

Art. 37.

Oltre le responsabilità per dolo, per colpa o negligenza grave derivanti dalle leggi dello Stato, gli amministratori delle Unioni agrarie rispondono in proprio ed in solido:

a) delle violazioni della presente legge e dei relativi regolamenti;

b) della verità dei bilanci, dei conti e degli inventari, che devono essere firmati da tutti i membri di ogni Giunta;

c) della consistenza effettiva delle derivate e merci, per quantità, qualità e valore, e delle somme indicate nei bilanci, conti ed inventari;

d) della verità circa la qualità e la quantità delle somministrazioni in natura, tranne il caso di assoluta buona fede o di forza maggiore.

I membri di ciascuna Giunta mandamentale sono inoltre responsabili personalmente ed in solido dei danni e delle perdite derivanti:

a) dal non aver usata la diligenza di buon padre di famiglia nell'accertare il diritto di proprietà nella persona di colui che ottiene il credito, la libertà del fondo da precedenti ipoteche od altri oneri reali, il consenso dei creditori ipotecari anteriori o il valore del fondo doppio della somma accreditata;

b) dall'aver accreditato un membro oltre il limite consentito dalla legge; dall'aver lasciato trascorrere i termini indicati agli articoli 7 ed 8 per la riscossione dei crediti; per avergli continuato il credito dopo che era moroso nei pagamenti;

c) per aver ecceduto nelle spese di ordinaria e straordinaria amministrazione i limiti segnati agli articoli 26 e 27 o per aver rilasciato cambiali per un ammontare maggiore delle ordinazioni regolarmente ricevute e sottoscritte a norma dell'articolo 24;

d) dal non aver liquidate annualmente le perdite derivanti dalle gestioni dell'Unione a norma dell'articolo 19.

L'Unione agraria non è responsabile delle variazioni di quantità o di qualità, nè dei vizi occulti delle somministrazioni da essa fatte, sempre quando esse derivino da forza maggiore e quando essa provi d'aver usata la diligenza di buon padre di famiglia.

Le responsabilità a carico delle Unioni mandamentali saranno fatte valere dalle Unioni regionali: quelle a carico delle Unioni regionali dall'Unione Nazionale.

In ogni caso provvederà la Corte dei conti, a cui spetterà pure ogni giudizio definitivo sulla ripartizione delle singole responsabilità per la ripartizione delle perdite e dei danni.

Art. 38.

I titolari degli uffici postali e degli uffici incaricati delle riscossioni rispondono in proprio di qualsiasi danno o perdita derivante

all'Amministrazione agraria qualora i crediti scaduti non siano, entro il termine di dieci giorni dalla scadenza massima, trasmessi all'esattore delle imposte a norma dell'articolo 8. Tale trasmissione dovrà farsi da essi d'ufficio, non ostante qualsiasi avviso od ordine in contrario, sempre quando le relative scadenze non siano state legittimamente prorogate ai termini dell'ultimo capoverso dell'articolo 35.

La carica di consigliere delle Unioni agrarie e di ricevitore postale è incompatibile coll'esercizio del commercio delle merci e derrate che le Unioni agrarie somministrano ai propri soci.

I ricevitori postali e gli esattori delle imposte sono ineleggibili a consiglieri delle Unioni.

TITOLO IV.

Disposizioni diverse.

Art. 39.

Il Governo del Re è autorizzato a pubblicare con Decreto Reale un regolamento generale sull'ordinamento delle cattedre ambulanti, dopo udita l'Unione agraria Nazionale e i Consigli provinciali.

Alle relative spese sarà provveduto:

1° con il fondo di cui al n. 2 dell'articolo 26;

2° con il concorso dello Stato;

3° con il concorso delle Provincie e dei Comuni, che potranno eccedere per esso il limite legale della sovrimposta sui terreni. Tale concorso dovrà per il primo quinquennio non essere inferiore a lire 6,000 annue per ciascuna cattedra.

Il titolare delle cattedre ambulanti ed i suoi dipendenti assisteranno con il consiglio e con l'opera le Unioni agrarie e potranno intervenire alle loro adunanze con voto consultivo.

Le cattedre ambulanti passeranno alla dipendenza dell'Unione agraria nazionale e saranno aggregate alle Unioni agrarie regionali.

Art. 40.

Per tutte le convenzioni fra l'Unione agraria ed i suoi membri, non eccedenti le lire 2000, consentite ai termini della presente legge, il solo crocesegno del debitore che di-

chiari di non saper scrivere, o che per causa fisica non possa firmare, è sufficiente per tutti gli effetti di diritto ed è equiparato alla firma autentica. L'atto però deve essere controfirmato da due testimoni capaci d'intervenire validamente negli atti pubblici ai termini delle leggi vigenti.

Le convenzioni e gli atti fatti fra le Unioni agrarie ed i suoi membri per somministrazioni in natura, in contanti ed a credito a base della presente legge, sono esenti da qualsiasi tassa di bollo e registro e dall'imposta di ricchezza mobile.

I bilanci delle Unioni agrarie non sono soggetti all'imposta di ricchezza mobile.

In tutti i casi in cui si dovrà computare l'imposta fondiaria erariale agli effetti della presente legge, sarà sempre compreso nel calcolo il decimo dell'imposta principale.

Tutte le controversie che sorgeranno nell'applicazione della presente legge fra la Unione agraria ed i suoi membri, saranno risolte senza spese da un Comitato d'arbitri composto del pretore del mandamento che lo presiede, del presidente dell'Unione agraria o di un suo delegato, e del conciliatore del Comune a cui appartiene il proprietario.

È ammesso l'appello al tribunale del luogo, che pronuncerà in modo definitivo, tranne il caso di ricorso per violazione di legge.

Art. 41.

La somministrazione dei fondi dalla Cassa dei depositi e prestiti all'Unione nazionale; gli accreditamenti da un'Unione agraria all'altra: le operazioni di credito delle Unioni con i loro membri, sono esenti dall'imposta di ricchezza mobile.

La dichiarazione di solidarietà, di cui all'articolo 6 della presente legge, da parte dei proprietari associati, sarà fatta per iscritto sopra i registri dell'Unione, colla semplice assistenza di due testimoni, e sarà esente da qualsiasi tassa od imposta. Colle stesse forme potrà venir dato il consenso del proprietario di cui all'articolo 17.

Le ordinazioni di merci da parte dei soci presso le Unioni agrarie non sono soggette all'imposta di bollo e registro.

Art. 42.

Entro un anno dalla data della presente legge, il Governo del Re presenterà al Parlamento un disegno di legge per la sistema-

zione del regime ipotecario, per la cancellazione delle ipoteche di cui sia estinta la causa e per il migliore assetto del debito ipotecario sopra i beni rustici e sopra i fabbricati.

Art. 43.

I ministri di agricoltura, industria e commercio, e delle poste e dei telegrafi e del tesoro, sono incaricati dell'esecuzione della presente legge e potranno compiere tutti gli atti preparatorii a ciò necessari.

Il Governo del Re è autorizzato ad emanare per decreto reale, entro tre anni dalla data della presente legge, un regolamento generale per l'esercizio delle Unioni agrarie, tenuto conto dei risultati dell'esperienza pratica e udito sovr'esso il parere dell'Unione Nazionale.

Alle Unioni agrarie si estenderanno per analogia le disposizioni della legge comunale e provinciale, in quanto vi possono trovare applicazione.

Con speciale regolamento emanato dalla Corte dei conti, udito il parere dell'Unione Nazionale, si stabiliranno le norme per il sindacato e la vigilanza sopra le Unioni agrarie e si stabiliranno, di concerto col ministro del tesoro, le modificazioni necessarie agli organici della Corte dei conti.

L'Unione Nazionale determinerà di tempo in tempo la natura ed i limiti delle singole operazioni, nonchè i generi da somministrarsi dalle Unioni agrarie e provvederà alla compilazione dei regolamenti, degli statuti, dei moduli dei bilanci e dei conti e delle istruzioni necessarie all'esercizio delle singole Unioni.

Interrogazioni.

Presidente. L'ordine del giorno reca le interrogazioni.

Viene prima quella dell'onorevole Guerci al ministro degli affari esteri (che, come è stato ieri sera stabilito, deve essere svolta prima di tutte le altre) « per sapere come giustifichi le assicurazioni date al ministro di Baviera circa il rinnovamento della Triplice. »

L'onorevole ministro degli affari esteri ha facoltà di parlare.

Prinetti, ministro degli affari esteri. (*Segni d'attenzione*). L'onorevole Guerci mi chiede come

io giustifichi le assicurazioni da me date al ministro di Baviera circa il rinnovamento della Triplice alleanza. Evidentemente l'onorevole Guerci è stato indotto a presentare la sua interrogazione dal racconto apparso nei giornali di un colloquio che io avrei avuto col ministro di Baviera.

Col barone Tucher, il quale da parecchi anni mi onora della sua amicizia, che giustamente apprezzo, ho avuto non una, ma più volte occasione, prima di essere ministro, di discorrere, come con altri amici, anche di argomenti interessanti la nostra politica estera; ma, come l'onorevole Guerci comprende da queste mie prime parole, si tratta di discorsi di indole affatto privata.

Ora questo mi dispensa dal rilevare le versioni ed i commenti fantastici che sono stati fatti. Dirò tuttavia all'onorevole Guerci che nei discorsi che ho tenuto con l'egregio rappresentante della Baviera non ho mai avuta occasione di parlare del rinnovamento della Triplice alleanza. (*Commenti*).

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Guerci.

Guerci. Il ministro degli esteri mi deve permettere che io non mi limiti a dire se sia o no soddisfatto...

Presidente. No, no!

Guerci. Mi permetta che almeno oltrepassi di poco i cinque minuti... regolamentari. (*Uarità*).

Presidente. No, no!

Guerci. Obbedisco: starò all'argomento.

Io mi compiaccio, onorevole ministro, della sua risposta: mi sembrava impossibile che Ella non approfittasse, dei suoi precedenti, per far pesare, commercialmente, uso una frase che non è politica: perchè il linguaggio politico lo lascio all'amico Barzilai; (*Si ride*) per far pesare dico, la di Lei influenza a vantaggio del Paese. E di far pesare codesti precedenti, ce n'è proprio bisogno: perchè, se soltanto una quinta parte delle pretese dei signori agrari tedeschi fosse accolta da quel Parlamento, oh, creda a me, che nonostante le dichiarazioni fatte qui ieri dal presidente del Consiglio circa i trattati, questa Camera saprebbe valutare il tornaconto del Paese e mettere il piede sul sicuro. (*Bravo! Bene!*) Non so se si realizzeranno le speranze degli agrari tedeschi: sarebbe un disastro economico per noi, una crisi più seria, molto più seria di quella che avemmo per la rot-

tura del trattato di commercio con la Francia. (*È vero! Ha ragione!*) E, per dire fino a qual punto arrivano i signori agrari tedeschi, dirò che, non più di un'ora fa, ho veduto una lettera diretta ad una persona che non è sospetta di partigianeria, (parlo del nostro egregio ed amato collega l'onorevole Biancheri) nella quale lettera, si fanno esortazioni e premure, perchè si minaccia dagli agrari tedeschi di tassare nientemeno che i fiori della Liguria, che vanno in Germania: poichè i tedeschi col carbone e le serre, sperano di far concorrenza ai nostri fiori che regala la provvidenza a noi di preferenza che agli altri Paesi. (*Ilarità — Commenti*).

Onorevole ministro; io mi riprometto di discutere con Lei, quando verrà dinanzi alla Camera il bilancio degli esteri; per dimostrarle (annoiano la Camera, come forse l'annoio adesso) che l'indirizzo economico, legato all'indirizzo della politica estera che è stato seguito fin qui, ed a cui il Ministero attuale pare voglia mantenersi fedele, non risponde al vantaggio del Paese; e mi riprometto di dimostrare che, appunto per quelle ragioni che non si *taciono*, non è quella seguita sin qui la strada migliore per arrivarci. Mi riprometto altresì di dimostrare, che, pur ammettendo le idee che informano il Ministero in fatto di politica estera, bisogna cambiar di metodo. Bisogna fare la politica a viso aperto e schiettamente: perchè è finito il periodo delle frasi sottintese dei *se* e dei *ma*; quel periodo in cui, per passare per diplomatici, bastava avere gli occhiali e la barba lunga. (*Viva ilarità e commenti*).

Detto questo, ringrazio il ministro delle sue dichiarazioni, e mi compiaccio di averle provocate. (*Commenti animati*).

Prinetti, ministro degli affari esteri. Chiedo di parlare.

Presidente. Parli pure.

Prinetti, ministro degli affari esteri. All'onorevole Guerci una brevissima risposta. Poichè l'onorevole Guerci mi annuncia che in occasione della discussione del bilancio degli esteri parlerà più diffusamente di questa questione, io sarò allora agli ordini della Camera, ed esprimerò, con quella franchezza che tutti mi riconoscono, quali sono le mie opinioni. Oggi non ho che una sola parola da dire: l'onorevole Guerci e tutta la Camera possono essere certi che, finchè sarò a questo posto, unica

guida dell'indirizzo mio, della mia attitudine, e della politica che seguirò, saranno gli interessi del mio paese. (*Approvazioni e commenti*).

Presidente. Viene ora l'interrogazione dell'onorevole Ghigi, al ministro del tesoro « per sapere se e quando intenda di ripresentare il disegno di legge riguardante gli appalti dei lavori pubblici alle Società cooperative di produzione e lavoro. »

Ha facoltà di parlare l'onorevole sottosegretario di Stato per il tesoro.

De Nobili, sottosegretario di Stato per il tesoro. L'onorevole Ghigi conosce certamente la poco lieta sorte avuta dai vari progetti, con i quali si è cercato di estendere l'applicazione della legge del 1889, legge con la quale si era data facoltà allo Stato di stipulare a trattativa o a licitazione privata appalti di lavori con Società cooperative. Io devo però ricordare sommariamente quelle fortunate vicende, anche perchè in esse è la ragione principale della risposta che starò per dare all'onorevole interrogante.

Un primo disegno fu presentato dal ministro Luzzatti, nel 1891; approvato nel 1892, non poté esser discusso dal Senato per sopravvenuta chiusura della Sessione.

Un secondo disegno fu presentato dal ministro Grimaldi, e fu approvato dalla Camera nel 23 febbraio 1893; ma il Senato vi introdusse tali modificazioni, che più non fu riportato alla Camera, cosicchè anch'esso decadde per la chiusura della Sessione.

Un terzo progetto fu presentato, d'iniziativa parlamentare dall'onorevole Ghigi ed altri colleghi, ma questo fu assorbito da un quarto ed ultimo disegno, presentato poco dopo dal ministro Luzzatti. Questo ultimo disegno fu approvato nel giugno del 1897, ma fu respinto poi il 15 luglio successivo dal Senato. Di fronte all'accoglienza che gli ora accennati disegni avevano avuto nel Senato, il ministro Luzzatti non credette di insistere in ulteriori proposte; però egli si studiò con dei ritocchi al regolamento, di attuare quelle riforme che erano più specialmente desiderate dalle Società cooperative. A questo scopo prese a norma il progetto del 1897, che per essere stato compilato dai più illuminati e strenui propugnatori del movimento cooperativo, si poteva considerare come l'espressione più fedele ed esatta dei bisogni e dei desideri della cooperazione.

Se ne stralcio la parte che era compati-

bile con la legge vigente, e la si introdusse in un nuovo regolamento che venne approvato l'8 giugno 1898.

Non poche e di non poca importanza furono le disposizioni introdotte in quel regolamento; principale fra le altre l'ammissione degli operai ausiliari alla ripartizione degli utili, in proporzione del lavoro prestato ed alle stesse condizioni dei soci; la sostituzione della scheda segreta col massimo e col minimo di ribasso, invece di quella col ribasso massimo soltanto; l'obbligatorietà all'amministrazione del frazionamento in lotti dei lavori, quando fosse possibile e ragione di convenienza non lo vietasse. Non vi furono però introdotte le altre proposte che specialmente erano desiderate dalle Società cooperative, quelle cioè: di portare il limite dell'ammontare del lavoro dalle 100 alle 200 mila lire; di eliminare la riserva della prevalenza della mano d'opera, di estendere ai Comuni, alle Provincie ed agli Istituti di beneficenza la facoltà che per la legge del 1889 era solo limitata allo Stato.

Dalla discussione avvenuta in Senato pare che le prime due di queste proposte non abbiano trovato serie opposizioni; non così per la terza, essendosi dubitato che sindaci e Giunte per ragioni d'indole elettorale non sempre potessero essere liberi di fronte alla influenza delle Società cooperative.

Ora, il Governo, tenendo conto sia della esperienza di questi ultimi anni, che ha dimostrato come le cooperative adempiano con soddisfazione dell'amministrazione agli impegni assunti, sia per la necessità assoluta ed imprescindibile di secondare anche in Italia il movimento cooperativo destinato a trasformare gli operai da salariati in liberi produttori, il Governo, dicevo, ha già iniziato gli studi per vedere se sia possibile eliminare con opportune cautele la possibilità degli inconvenienti temuti.

Posso assicurare l'onorevole Ghigi che questi studi saranno condotti con tutta alacrità, in modo da poter giungere fra breve al termine e spero che egli, che con tanta amorosa tenacia persegue questa giusta causa, vorrà dichiararsi soddisfatto delle mie dichiarazioni che rispondono al pensiero ed al sentimento del Governo. *(Bene!)*

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Ghigi.

Ghigi. Non ho che ha dichiararmi piena-

mente soddisfatto delle parole che ha pronunciato l'onorevole sotto-segretario di Stato per il tesoro; attendo quindi che venga presentato al più presto il disegno di legge il quale risponderà ad un bisogno veramente sentito ed al sentimento del Governo.

Presidente. Segue un'interrogazione dell'onorevole Rossi Enrico al ministro dell'interno per sapere « se sia nei suoi intendimenti di presentare il disegno di legge per riordinamento ed unificazione degli archivi di Stato e provinciali, che è stato ripetute volte promesso. »

Ha facoltà di parlare l'onorevole sotto-segretario di Stato dell'interno per rispondere a questa interrogazione.

Ronchetti, sotto-segretario di Stato per l'interno. Comprendo ed apprezzo le ragioni che hanno spinto l'onorevole Rossi a presentare questa interrogazione, perchè da troppo tempo continuano gli studi intorno al disegno di legge per la unificazione degli Archivi di Stato e provinciali; ma l'onorevole Rossi Enrico comprenderà che la questione non è così semplice come di primo tratto si presenta; tanto più che è connessa con un'altra, quella degli archivi notarili.

Lo studio di questo disegno di legge è stato rimesso ad una Commissione che, come l'interrogante sa, è composta di funzionari del Ministero dell'interno, del tesoro e della grazia e giustizia; ma questa Commissione, per quanto aumentata di numero anche da ultimo, non ha ancora compiuto l'opera sua. Io però prendo impegno con l'onorevole interrogante, memore anche dei voti espressi dal Consiglio degli archivi nel gennaio passato, che solleciterò i suoi lavori, e, per quanto è da me, sarà con la maggiore prestezza presentato alla Camera il disegno di legge giustamente da lui reclamato.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Rossi Enrico.

Rossi Enrico. È la quarta o quinta volta che mi onoro di richiamare l'attenzione del ministro dell'interno sulla necessità ed urgenza di presentare un disegno di legge che valga a riordinare gli archivi di Stato e provinciali.

Ed oggi non voglio trattenere la Camera per dimostrare l'urgenza di questa riforma poichè non voglio ripetere cose già dette tante volte, tanto più che l'onorevole sotto-segretario di Stato riconosce come questo servizio debba

essere urgentemente riformato. La molteplicità degli interessi privati e pubblici, i voti ripetutamente espressi dagli studiosi in vari congressi, il voto recentemente emesso dal Consiglio superiore degli archivi, danno ragione alle premure e insistenze, che io mi onoro di rinnovare. Io non posso che prendere atto delle dichiarazioni dell'onorevole sotto-segretario di Stato e ringraziarlo della promessa formale fatta, nella speranza di veder presto presentato alla Camera questo disegno di legge tante volte promesso. Mi auguro che questa volta la promessa, fatta dall'onorevole sotto-segretario di Stato, sia al più presto mantenuta.

Presidente. Viene ora l'interrogazione degli onorevoli Arconati e Costa al presidente del Consiglio, ministro dell'interno « sulla illegalità commessa dalla autorità di pubblica sicurezza di Varese il 7 andante, col limitare arbitrariamente il numero degli oratori nel pubblico Comizio ivi tenuto inaugurandosi quella Società lavoranti muratori ed affini. »

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

Ronchetti, sotto-segretario di Stato per l'interno. Questa interrogazione riflette un fatto, avvenuto sotto la passata amministrazione; nondimeno riconosco in me il dovere di rispondere e di esporre alla Camera come siano avvenute le cose, secondo le notizie date dalla autorità sotto-prefettizia di Varese al Ministero dell'interno. Secondo queste notizie non si tratterebbe di una limitazione da parte del sotto-prefetto di Varese del diritto di riunione, ma si tratterebbe invece di una limitazione del numero degli oratori, concordata con le stesse persone, che avevano denunciata la riunione, che il 7 del mese di gennaio dovevasi in Varese tenere.

Secondo quanto è esposto da quella autorità si tratterebbe anzi di una limitazione del numero degli oratori, offerta dagli stessi promotori del Comizio che nel darne l'avviso preventivo all'autorità avrebbero accennato alle disposizioni con le quali sarebbesi tenuto, e, fra le altre, a quella che tre soli oratori avrebbero parlato. Ora se questo è, come io ho il dovere di ritenere, non credette forse l'autorità di Varese di offendere il diritto di riunione col volere l'osservanza di disposizioni concordate coi promotori dell'adunanza.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Arconati.

Arconati. Confidavo proprio, onorevoli colleghi, che avrei dovuto oggi dichiararmi soddisfatto delle parole dell'onorevole Ronchetti; ma, purtroppo, debbo dichiararmi completamente insoddisfatto. A mio giudizio c'è una confusione nell'apprezzare i fatti, occorsi a Varese, e io debbo constatare una violazione palmare dei diritti statutari. Il sotto-prefetto di Varese fu inesatto nella sua relazione, perchè tanto i giornali conservatori, quanto i giornali radicali, pur troppo anche noi lassù avendo accaniti tra loro giornali d'un colore e dell'altro, dicono quello, che ho detto io, e mi duole che l'onorevole Rondani non sia presente poichè egli con la sua parola autorevole potrebbe confermare quanto io asserisco, essendosi egli trovato in quel Comizio, e avendo, anzi, con la sua influenza, evitata la possibilità di disordini.

Del resto, io voglio anche soggiungere questo all'onorevole Ronchetti: quand'anche le cose stessero nel modo che la Sotto-prefettura di Varese designa, e cioè che preventivamente gli organizzatori dell'adunanza avessero indicati gli oratori A, B e C, come quelli che avrebbero parlato, io domando se nelle leggi nostre, per quanto restrittive, vi sia disposizione alcuna che limiti il numero degli oratori in un pubblico Comizio. E non occorre richiami qui le splendide parole pronunziate e prima di ieri e ieri stesso dall'onorevole presidente del Consiglio, Zanardelli, presentandosi alla Camera, in ordine al rispetto assoluto dei diritti di libertà personale e collettiva.

Io debbo quindi dichiararmi non soddisfatto delle odierne spiegazioni, non soddisfatto e perchè le circostanze non furono, per quanto mi fu accertato, quelle esposte dalla sotto-prefettura di Varese (e comprendo che il sotto-segretario di Stato deve credere alle dichiarazioni della sotto-prefettura), e perchè, se anche le cose stessero come furono esposte al Governo, vi sarebbero sempre state illegalità, giacchè è caposaldo dei principii di libertà consacrati dalla legge statutaria, che l'autorità politica e di pubblica sicurezza debbano sempre rispettare i principii stessi, mentre la sotto-prefettura di Varese e quell'ufficio di pubblica sicurezza li vanno continuamente offendendo, travisando così il compito che è loro assegnato.

Io non devo dubitare che l'onorevole Ronchetti, che siede oggi in un Ministero presieduto dall'onorevole Zanardelli, possa avere ad un tratto dimenticato il suo passato liberale; ma io lo prego a volere, oggi che è al Governo, inculcare anche agli agenti pubblici il rispetto ai principii di libertà sempre da lui professati. (Bravo! *all'estrema sinistra*).

Presidente. Viene ora l'interrogazione dell'onorevole Spirito Beniamino al ministro di grazia e giustizia « sulle condizioni di funzionamento della pretura di Laviano. »

L'onorevole sotto-segretario di Stato per la grazia e giustizia ha facoltà di parlare.

Talamo, *sotto-segretario di Stato per la grazia e giustizia.* Io debbo ritenere che l'onorevole Spirito si lamenti delle condizioni in cui trovasi presentementela pretura di Laviano per la deficienza del personale di quella cancelleria. Io mi affretto a dichiarare all'onorevole interrogante che egli ha perfettamente ragione, tantochè gli stessi capi della Corte hanno informato il Ministero che non si può assolutamente lasciare più oltre vacante il posto di vice-cancelliere, il cui titolare è da più tempo applicato presso il Ministero di grazia e giustizia.

Fra giorni andrà in vigore la nuova graduatoria dei vice-cancellieri riconosciuti idonei: stia sicuro l'onorevole Spirito che il primo ad essere nominato sarà quello della pretura di Laviano.

Spirito Beniamino. Prendo atto dell'assicurazione datami dall'onorevole sotto-segretario di Stato per la grazia e giustizia e mi riservo di ringraziarlo vivamente quando avrò visto che effettivamente un funzionario sarà destinato a quella pretura.

Seguito della discussione dei provvedimenti sulla marineria mercantile.

Presidente. Esaurite così le interrogazioni, procederemo nell'ordine del giorno il quale reca il seguito della discussione del 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, numero 318, sui provvedimenti a favore della marineria mercantile.

Primo iscritto a parlare è l'onorevole Luzzatto Arturo.

(*Non è presente*).

Non essendo presente vien la volta dell'onorevole Daneo Gian Carlo, il quale ha facoltà di parlare.

Daneo Gian Carlo. Onorevoli colleghi. Rappresentante di una regione, che non può chiedere il pane quotidiano alle balze nude e dirupate del brullo Appennino, ma deve cavare il proprio sostentamento dalle industrie marittime, voglia la Camera consentirmi, non di fare un discorso, ma di esporre modeste considerazioni sopra questo gravissimo tema della marina mercantile, che è forse uno dei più ardui, certo uno dei più complessi della economia nazionale.

Io ho letto le diligenti e accurate relazioni come ho ascoltato attentamente gli elevati discorsi che su tale questione furono pronunciati e nella passata Legislatura e nello scorso febbraio.

I valenti oratori che combatterono qualsiasi aiuto alla marina mercantile ritennero responsabile dello stato poco florido della marina mercantile la tariffa doganale del 1887, e lo stato florido delle nostre industrie. Un oratore, che mi duole di non vedere più in questa Camera, sostenne una tesi nuova e peregrina:

« Noi abbiamo, diceva questo oratore, dazi sul vino, dazi su tutti i generi di cui siamo esportatori, vera cecità del nostro sistema proibitivo. »

E continuava: « Ma come! noi produttori dobbiamo avere paura dell'entrata in paese nostro del vino e dell'olio degli altri paesi? Noi abbiamo elevato il dazio sul grano fino ad un punto che non offende solo la legge commerciale, ma offende il sentimento di equità e di giustizia a riguardo di quelle classi per le quali il pane è elemento principalissimo di nutrizione; abbiamo voluto non solo essere agricoltori, ma anche fabbricanti di tessuti, abbiamo voluto essere siderurgici senza avere materia prima.

« Come volete, continuava, fare il commercio internazionale, quando producete tutto? Che cosa volete comprare dall'estero, quando macchine, tessuti, filati, tutto insomma volete fare a casa nostra? »

« Dunque è evidente che tutto quello che facciamo per proteggere le nostre industrie

agricole e manifatturiere nell'interno, lo facciamo per schiacciare il commercio internazionale!

« La marina mercantile — seguitava — non è forse una delle parti del commercio internazionale? »

« Dunque tutta la nostra politica doganale ed economica è contraria allo sviluppo della marina mercantile, perchè noi proteggiamo le industrie! »

Questo pensiero venne diviso dall'onorevole Alessio e dall'onorevole Franchetti.

Franchetti. Non ne ho parlato!

Daneo Gian Carlo. Permetta, onorevole Franchetti...

Presidente. Abbiamo la bontà di non interrompere!

Daneo Gian Carlo. Siccome l'onorevole Franchetti ha pregato calorosamente tutta la Camera di leggere il discorso di questo oratore, così ritenevo come conseguenza logica e naturale, che egli ne dividesse il pensiero.

Franchetti. Non ne ho parlato mai.

Daneo Gian Carlo. Ma se Ella, onorevole Franchetti, non divide il pensiero di questo oratore, tanto meglio.

Togliere dunque le tariffe doganali, togliere ogni barriera, lasciar fare, lasciar passare. Ecco le idee di questa *giovane scuola*, di cui parlava l'onorevole Alessio.

Pellegrini. Vecchia scuola.

Daneo Gian Carlo. D'accordo, vecchia scuola, chiamata *nuova* però dall'onorevole Alessio, il quale ripeteva sotto altra forma le parole dell'oratore che io ho nominato or ora.

Alessio. Non è vero.

Daneo Gian Carlo. Allora glielo proverò.

Presidente. Onorevole Daneo, non si lasci distrarre!

Daneo Gian Carlo. Non mi lascio distrarre, perchè so quel che dico.

Ferri. Ella sa dove deve arrivare, non si distrae.

Daneo Gian Carlo. Perfettamente.

Presidente. Continui, onorevole Daneo.

Daneo Gian Carlo. Dunque l'onorevole Alessio disse che questa *giovane scuola* è tenuta più in considerazione in Europa, che non in Italia. L'onorevole Alessio e i suoi giovani compagni sono vittime del fatidico *nemo propheta in patria*; ma mi affretto a soggiungere che le teorie della *giovane scuola* hanno ottenuto onore con le parole non certo coi fatti, perchè tutte le nazioni; compresa quell'In-

ghilterra sempre ricordata da loro come maestra, la quale accetta la teoria del libero scambio solamente quando torna utile alla sua politica economica.

Questi oratori di cui ho ammirato l'ingegno, gli studi profondi e la tenacia nell'apostolato delle loro idee, vedono a malincuore l'imponente, e per me meravigliosa rivoluzione economica, che in quarant'anni si è svolta nel nostro paese.

Infatti or sono quarant'anni l'Italia non si occupava che di produrre le materie prime che venivano spedite alle nazioni manifatturiere e cioè in Inghilterra ed in Francia e colà trasformate in prodotto finito atto al diretto consumo, col lavoro, con l'operosità, con l'ingegno, coi capitali inglesi e francesi, e venivano poi rimandate nel nostro paese aumentate immensamente di valore.

Beati tempi erano quelli in cui e le cravatte e le camicie e i panni, le maglierie e i cuoi e i canditi e le cioccolate, e le macchine e i cannoni ci venivano dall'estero!

Oh! quelli erano certamente tempi beati, e noi italiani eravamo noti all'estero per i nostri figurinai di Lucca e per gli ambulanti suonatori di organetti! Erano i beati tempi nei quali eravamo chiamati *sales macaroni*!

Si compiange quell'epoca, ed allora si comprende come nè dal labbro nè dal cuore di quei rammaricanti possa venire una parola di lode per le nostre industrie che, lo dissi altra volta, sole in tanta miseria di vita italiana, e l'esposizione di Torino e quella di Parigi ne sono testimoni, hanno tenuto alto la bandiera del nostro paese.

E si va anche più in là, quando si sostiene senz'altro che in Italia non sono possibili, anzi non sono naturali le industrie manifatturiere, abbisognanti del ferro e del carbone. Veramente, come notava in modo egregio l'onorevole Prinetti, le gare internazionali vinte dai nostri industriali dimostrano che è possibile l'industria fra noi, anche se abbisognante del ferro e del carbone per il buon prezzo e la perfettibilità del lavoro.

Ma noi abbiamo in paese del minerale di ferro, che i francesi, gl'inglesi, i tedeschi e gli americani del nord venivano a prendere coi loro vapori, pagandolo lire dieci per tonnellata per poi, trasformato in ferro col lavoro delle loro industrie, rivenderlo anche noi a cento, duecento e più lire la tonnellata.

Noi abbiamo della buona lignite, che è usata in diversi opifici; che si dovrebbe pensare, ora io domanderei ai miei oppositori, di un paese il quale non abbia, nè ferro, nè lignite, lontano da quel mare che rende meno dispendiosi i trasporti? Certo a più forte ragione essi riterrebbero impossibile l'industria abbisognante del ferro e del carbone in quel Paese. Ebbene, si ricredano quei signori, perchè vi è appunto nel nostro pianeta, anzi in Europa, proprio vicino a noi, un paese senza ferro, eccettuato pochissimo di eccellente qualità, e senza un'oncia di carbone, che deve trarre non dal bacino della Saarh, perchè di qualità scadente, ma dal nord dell'Europa, dall'immenso bacino Renano Vestfalico.

Eppure questo paese, la Svizzera, sbalordisce facendoci vedere una montuosa regione senza ferro e senza carbone adoperarsi in tutte le industrie e mandare i suoi prodotti in tutto il mondo.

Le officine di Winterthur, di Zurigo, di Basilea, di San Giorgio, di Oerlikon, di Krientz sono conosciute in tutto il mondo, ed a centinaia, anzi a migliaia potrei citare le industrie di ogni sorta e genere. Non sono possibili queste industrie in Italia? E come affermarlo dopo l'esempio meraviglioso di Franco Tosi di Legnano, di questo grande italiano, il quale spento sul lavoro nel vigore degli anni, da mano stupida ed assassina, pure lasciava ai suoi figli, che seguono gli insegnamenti paterni, un opificio di macchine motrici che per bontà e pregio vincono ogni concorrenza anche internazionale?

Il Tosi dopo essersi impadronito del mercato interno ha mandato e manda le sue macchine nel Sud America, in Ispagna, in Germania, in Russia, in Egitto, nelle Colonie inglesi, negli Stati Scandinavi, e nella stessa Inghilterra, lasciando indietro, in fatto di macchine fisse, di mezzo secolo la Francia, diventando egli libero scambista.

E come era fiero Franco Tosi, che aveva percorso l'Europa e le Americhe, ed aveva assistito con dolore allo spettacolo dei nostri italiani comandati ai mestieri più duri e più vili, rifiutati dagli altri stranieri, e allo spettacolo dei venditori di gesso e dei suonatori di organetti e dei ciarlatani italiani sulle piazze, come era patriotticamente fiero, di mandare i suoi operai da lui educati, parlando correntemente l'inglese, il tedesco ed il francese a montare le sue macchine, colà,

dove di solito erano fabbricate quelle per l'Italia.

Giunti a questo punto, tutto si vorrebbe mutare, affermando che siffatto risultato non torna utile al nostro commercio marittimo. Ma l'affermazione, che per la prima volta ho udito pronunziare, non credo meriti una lunga confutazione.

Questi oratori non hanno pensato che il commercio marittimo trova maggiore alimento nei paesi dove fioriscono le industrie manifatturiere, che non in quelli esportanti le sole materie prime; e la ragione si comprende facilmente. I paesi manifatturieri e specialmente l'Italia ricevono dal mare le materie prime non prodotte in paese, ed esportano sempre per la via del mare, sia le materie prime nazionali che sono trasformate in prodotti finiti dalle nazioni meglio di noi avanzate nella via dell'industria, sia i prodotti finiti manifatturati con le materie prime nazionali che noi sappiamo lavorare, e con le materie prime estere che noi sappiamo parimenti trasformare in prodotti finiti.

E le industrie degli zuccheri non abbisognano ad esempio di cento mila tonnellate di carbone all'anno, portate da oltre trenta piroscafi? Il carbone deve scaricarsi, porsi sui carri e così via.

E non è questo vero movimento marittimo e commerciale?

Le industrie agricole, le industrie manifatturiere sono dunque indissolubilmente legate col mare. Ed ora si vorrebbe ritornare a quarant'anni addietro, dimentichi che le nazioni le quali si occupano unicamente della produzione delle materie prime hanno debiti enormi verso i paesi che le ricevono, ossia verso l'industria.

Valentissimi scrittori lo consigliarono per la Francia, ma i francesi, pur ammirando l'ingegno e gli studi di questi economisti si occuparono contemporaneamente dell'agricoltura, elevata ad industria, delle industrie manifatturiere e del mare, e poté diventare una delle nazioni più ricche del mondo, far fronte alle spese della guerra del 1870, pagare subito l'enorme indennità alla Germania per liberare il territorio nazionale, ricostituire completamente il suo esercito; spendere somme enormi per lavori pubblici; consolidare la sua marina militare, rifare a nuovo la mercantile, pur mantenendo il suo posto fra le più doviziose regioni.

Ed io vorrei pur chiedere a coloro i quali vorrebbero d'un colpo sopprresse le industrie in Italia, se tennero calcolo delle somme enormi pagate dalle medesime al bilancio dello Stato.

Insomma, perchè un paese sia ricco, è necessario che contemporaneamente si occupi delle tre grandi branche dell'economia nazionale, la agricoltura, la manifattura e l'industria del mare.

Ed invero intorno al 1870 in Italia era fiorente la flotta; noi occupavamo nel mondo il primo posto dopo l'Inghilterra, e le nostre spiagge provvedevano navi alla nazione inglese; ma in quell'epoca era misera l'industria agricola, le industrie manifatturiere nell'infanzia e così nel 1870 eravamo molto più poveri di adesso e minore era il credito dello Stato. Basta dare uno sguardo alla quota della rendita in quel torno di tempo per persuadersene.

E ciò che mi propongo di dimostrare brevemente è appunto l'intimo nesso che lega le industrie manifatturiere ed in modo speciale l'industria agricola alle industrie marittime, tanto che date la nostra configurazione e le condizioni peculiari della nostra agricoltura non si può avere fiorente agricoltura senza che sieno fiorenti le industrie marittime.

Ma prima di venire a questa brevissima dimostrazione mi preme di dire a coloro i quali, spinti da teorie in apparenza vere, vorrebbero tutto mutato per quanto concerne le nostre industrie, che io pure condivido grandemente il loro parere per ragioni però diametralmente opposte alle loro.

Essi ritengono che le industrie in Italia debbano esser continuamente protette.

Ebbene, ciò non è, se questo fosse io non comprenderei nè nell'interesse dei contribuenti, nè nell'interesse delle stesse industrie un lavoro, eccettuato quello necessario alla difesa del Paese, che avesse bisogno continuamente e del latte materno e dell'aiuto paterno. Ma vi sono industrie che oramai malgrado le tasse d'ogni maniera gravitanti su di loro in grado maggiore che altrove, pure possono fare la concorrenza alle industrie estere o senza alcuna protezione, o con una protezione diminuita.

E potrei citare i filati greggi e ciò che è meraviglioso i carri, le locomotive e le macchine fisse, prodotti, i quali anelano la di-

minuita protezione, purchè ottengano per la introduzione negli altri paesi, la reciprocità del trattamento.

Ora, alla scadenza delle Convenzioni commerciali, mercè il lavoro costante, assiduo, intelligente delle nostre industrie, noi potremo discutere intorno al ribasso di molte voci doganali, nell'interesse dei contribuenti e dell'economia nazionale.

Ed è per queste ragioni che io ho chiamato mirabile il lavoro dei nostri industriali e dei nostri operai.

Venendo ora brevemente al mare per dimostrarne l'intimo legame coll'industria agricola e manifatturiera, io non ripeterò, nè dimostrerò come le industrie marittime siano naturali all'Italia. Non parlerò nè dei settemila chilometri di costa e costa indifesa, nè delle due superbe isole che la conterminano e la fiancheggiano. Tacerò dei nostri porti, delle nostre tradizioni, dei recenti ricordi del 1870; solamente se vi fosse taluno il quale ne dubitasse, direi ripetendo una frase scultoria di Benedetto Brin, di quest'uomo superiore che col suo ingegno vedeva gl'intimi rapporti intercedenti fra queste tre industrie: « Date, uno sguardo ad una carta geografica! » E nemmeno ripeterò l'altro argomento importantissimo che non può aversi marina militare senza marina mercantile.

È vero che questa ultima osservazione basterebbe a vincere la partita in favore della marina mercantile sarebbe sufficiente a far notare come non sia indifferente che i trasporti delle merci in paese siano fatti dalla marina italiana od estera.

Ma io esamino, ripeto, la questione della marina mercantile solo dal lato economico, lasciando da parte le considerazioni pure importanti dal lato militare.

L'onorevole Franchetti nella sua elaborata relazione quasi non vorrebbe che si costruissero altri navi; egli teme la crisi.

Egli teme che in fatto di trasporti si rinnovelli la crisi edilizia. Ma a questo proposito altri gli ha già dimostrato che il timore è fuori di luogo e che il timore non regge, perchè mentre si costrussero case non trovanti inquilini, non può accadere che si costruiscano navi che non trovino la merce da trasportare.

Ed invero l'onorevole Franchetti nota nella sua diligente relazione, che « dà luogo a malinconiche riflessioni che tre quarti del

nostro commercio sia fatto da navi estere. » E perchè di ciò si lamentava l'onorevole Franchetti? Perchè egli, studioso dell'argomento, sa che una nave in viaggio rappresenta una forte somma di noli. E poi abbiamo migliaia di passeggeri da porti italiani su navi estere rappresentanti molti milioni di passaggi.

Inoltre vi sono merci per settantuno milioni di tonnellate, delle quali due terzi trasportati per mare. Ora è egli indifferente che questa mercanzia sia trasportata da stranieri senza che l'Italia vi abbia nessuna o pochissima partecipazione? Se abbia o no importanza per il fisco e l'economia nazionale il far sì che le merci siano trasportate su navi italiane, lo dicano le cure immense che per le loro marine hanno le altre nazioni. Io a questo proposito non ricorderò, ciò che dissero altri oratori, come la Francia oltre ad accordare 20 milioni alla navigazione postale, essa produttrice di due milioni di ghisa, e di 30 milioni di carbon fossile all'anno premia la sua marina con una somma molto maggiore della nostra, perchè mentre noi proponiamo di dare 40 centesimi, essa dà un franco e settanta per tonnellata.

Non ricorderò nemmeno che i premi concessi dall'Austria e dall'Ungheria sono maggiori di quelli che noi davamo e che ora proponiamo di dare; tacerò della facilità meravigliosa con cui noi concedemmo all'Ungheria il primo cabotaggio del mondo, quello dell'Italia! E così si dica della Spagna e del Giappone, e degli Stati Uniti d'America.

Mentre noi disfacciamo quello che abbiamo fatto ieri e si discute di togliere qualsiasi protezione alla nostra marina, la Francia studia ma per aumentare i compensi ed i premi, gli Stati Uniti che pure hanno già una enorme protezione, studiano per adottare il sistema dei premi e dei compensi francesi; anzi nel momento in cui parlo questo studio è già compiuto!

Ho taciuto apposta della Germania e dell'Inghilterra persifare completamente quanto si venne dicendo, e cioè che queste nazioni non proteggono le loro marine. Io non ricorderò, perchè è noto a tutti, l'atto emanato dal Lord alto protettore per combattere la preponderanza degli anseatici e degli olandesi, che riserbava agli inglesi il cabotaggio nazionale, proteggeva la pesca britannica, stabiliva che la navigazione con le colonie dovesse esser fatta solo da navi inglesi, le

cui merci potessero essere trasportate in Inghilterra solamente da navi inglesi; riservando il commercio dell'Inghilterra nei continenti dell'Asia, dell'Affrica e dell'America non coloniali lasciandolo esclusivamente alle navi nazionali. Proibiva inoltre ai legni inglesi di portare in Inghilterra merci depositate lungo il viaggio in paese estero. E non basta: si determinarono norme più precise per incoraggiare e favorire la costruzione delle navi nei cantieri nazionali e favorire gli equipaggi inglesi.

Norme queste che vennero sempre seguite; ed altre ne aggiunsero i successori, le quali sebbene variate e modificate durarono circa duecento anni, quasi fino al 1851!

La classe dirigente poi non si occupa che delle sue industrie ed in primo luogo delle industrie marittime. La tassa di ricchezza mobile varia dal 2 al 2 e mezzo per cento, mentre da noi è del 10 per cento sul valore della nave. La vendita che da noi costa migliaia, in Inghilterra si fa con poche lire.

In qual modo poi l'Inghilterra protegga la sua marina con le tasse differenziali nei porti ha già detto l'onorevole Agnini e quindi ometto di leggere un documento che questa intenzione dimostra, documento, che prego la Camera voglia consentirmi sia stampato in nota al mio discorso e che dimostra a luce meridiana la grande protezione che l'Inghilterra a mezzo delle tasse differenziali nei porti fa alla sua marina. (1) Si affermò che

(1) Abbiamo gl'inglesi coi loro tredici milioni di stazza, superanti da soli il rimanente della flotta mondiale, diventati, per usare una frase del senatore Bocard, i facchini del mondo, e padroni dei mercati internazionali, agitati il vessillo del libero scambio e trovanti modo nonostante di proteggere singolarmente il loro commercio marittimo, facendo pagare alle navi estere, operanti nei loro porti, delle tasse differenziali non applicate al naviglio paesano.

Siffatto modo di libero scambio alla rovescia fu rivelato alla tribuna della Camera francese dall'onorevole Le Cour nella tornata del 14 gennaio 1893:

« Nous envoyons des navires dans les ports anglais » disse il deputato Le Cour, « qui appartiennent à des Compagnies de chemins de fer, à des corporations ou à des particuliers. La loi internationale nous y assurait, disait-on, un traitement égal. Les frais de port étaient élevés et voici comment les choses se passaient: nos navires payaient le plein du tarif général, tel qu'il avait été autorisé par les bills du Parlement anglais; mais ce tarif n'était appliqué à aucun des steamers anglais appartenant au port, au propriétaire du port, ou aux Compagnies concessionnaires; ces navires bénéficiaient de détaxes qui, d'après le rap-

la Germania non protegge la sua marina; ma come può ciò affermarsi, quando noi vediamo questa grande nazione produttrice di ferro e di carbone, giunta ad una grande perfezione nelle sue industrie meccanico-navali, pure concedere la franchigia doganale, tecnicamente rilevantissima, ai manufatti, se questi servono alla propria marina?

Dovrò io ricordare le sovvenzioni ed i sussidi di cui l'onorevole Franchetti ha fatto cenno nella sua minuziosa ed accurata relazione, sussidi che la Germania dà alla propria marina, sussidi i quali non sono conosciuti?

Ma io domando al buon senso della Camera: come sarebbe egli possibile costruire quei colossali piroscafi, meraviglia di tutti, se non vi fossero forti sussidi, e per la costruzione, e per la navigazione; sussidi che, come ben disse l'onorevole Franchetti, non sono conosciuti? E poi, chi ignora che nella Germania tutti, dall'Imperatore agli ambasciatori, ai ministri, ai consoli, tutti intendono alle loro industrie marittime con quella stessa cura con cui si occupano delle cose della guerra? E chi non ricorda che, essendo i cantieri liguri in concorrenza con i cantieri germanici per ottenere la ricostruzione delle corazzate turche, noi vedemmo l'Imperatore stesso scrivere al Sultano incitandolo ad affidare la ricostruzione di quelle

navi all'industria germanica, assicurandolo che questa le avrebbe compite con quella medesima cura, dedicata alle navi germaniche?

Ma l'onorevole Alessio nel suo meditato discorso ricordò la nostra posizione geografica in mezzo al Mediterraneo a due passi dal Canale di Suez, privilegiata di fronte all'Inghilterra ed alla Germania. Mi consenta l'onorevole Alessio di dirgli che egli è in errore. Egli accennava alla posizione privilegiata dell'Italia di fronte agli imperi nordici ed un altro oratore soggiungeva: eppure vediamo i nostri armatori lasciarsi togliere di bocca il trasporto delle merci e dei passeggeri! È questo un errore, perchè l'Inghilterra e la Germania, paesi eminentemente industriali, prendono la materia prima da tutto il mondo e trasformata in prodotto finito atto al diretto consumo, viene caricata nei loro splendidi vapori: quindi imbarcano poscia i passeggeri, e proseguono verso i porti del Nord della Spagna e della Francia prendendo al loro bordo merci e passeggeri: e poi toccano il Portogallo, ove caricano altre merci e passeggeri ed entrando nel Mediterraneo toccano i porti di Barcellona e di Marsiglia e finalmente nei porti dell'Italia completano il loro carico diretto al canale di Suez.

Quindi se vi è una posizione geografica privilegiata non è certo quella dell'Italia; a persuadersene basta, come diceva Benedetto Brin, dare uno sguardo alla carta geografica: le coste ed i porti d'Italia, è inutile dissimularlo, sono battuti da tutte le marine del mondo che traversano il Mediterraneo per recarsi in Oriente.

Tutto il mondo adunque, come la Camera ha constatato, protegge la propria marina; tutto il mondo ha tracciato il proprio programma che svolge incessantemente e non può certamente sfuggire alla Camera un fatto importantissimo, che cioè ormai la questione della marina non è più lotta fra privato e privato, fra armatore e armatore, ma fra Stato e Stato.

In questa lotta l'Italia non può e non deve assolutamente assistere inoperosa: l'Italia deve provvedere alla propria marina. Non facendolo sarebbe completamente fiaccata, sopraffatta e vinta.

Si parla di teorie liberiste, ed io e gli onorevoli colleghi e quanti hanno fior di senno non possono non essere liberi scambisti. Ma Adamo Smith, che voi della giovane

port très-intéressant de MM. Colson et Roume, s'élevaient jusqu'à 25 et 30 %.

« Il nous fallait donc acquitter à chaque voyage plusieurs milliers de francs de droits, de frais dans le port de Cardiff, alors que, pour toute l'année, nos concurrents ne payaient peut-être pas dans ce port le double de ce droit. (*Très-bien! très-bien!*)

« M. Lindsay (delegato della Camera dei Comuni per trattare col Governo francese) parlant de l'assimilation des pavillons nous avait dit: La Reine supprime tout droit différentiel, elle vous exonère de ces droits. Et quand les délégués du Gouvernement Français posaient cette question: Etes-vous bien sûr qu'il n'y a pas de traitement différentiel dans les ports anglais, on leur répondait: Nous n'en savons rien. En dehors du tarif général des détaxes sont peut-être accordées; mais charbonnier est maître chez lui et nous ne pouvons pas empêcher les gens qui exploitent ces ports (le mot d'exploitation commerciale est le terme propre) de favoriser les gens avec lesquels ils sont intéressés à commercer (*Très-bien! très-bien!*) ».

Ed ecco l'esempio di uno dei modi coi quali l'Inghilterra premia la sua navigazione ed impedisce alla bandiera estera di andare a caricare il suo carbone. (Gian Carlo Daneo — Note sulla Marina Mercantile), *Nuova Antologia*, vol. LXIII, Serie IV.

scuola sempre ricordate, chiamò pure opera saggia la feroce difesa dell'Inghilterra per la sua marina.

Ma io voglio ricordare un altro libero scambista, uno degli uomini più autorizzati, uno dei più grandi statisti che abbia avuto l'Italia ed il Parlamento, il conte di Cavour, che col suo mirabile ingegno vedeva il rapporto fra migliaia e migliaia di immagini, quel conte di Cavour che faceva da solo più lavoro che mille uomini riuniti insieme.

Il conte di Cavour, ministro del piccolo Piemonte, ebbe occasione di dire il suo pensiero sulla marina mercantile alla Camera ed al Senato.

Da poco tempo il Piemonte era uscito dall'infesta guerra coll'Austria: e la Camera sa come le spese della guerra, la forte indennità, il morale depresso, che è tanta parte in una nazione, rendessero la situazione estremamente difficile.

Ma salito al potere, in meno di quattro anni fece mutare la condizione di quel piccolo Paese.

Eravamo nel luglio del 1853, tre anni dopo l'infelice ma gloriosa lotta di Novara, ed egli presentava al Parlamento Subalpino un disegno di legge per concedere una forte sovvenzione ad una linea di navigazione da Genova all'America del Sud.

La Camera può facilmente comprendere lo stupore da cui fu colpito il Parlamento a questo annuncio, stupore tanto maggiore inquantochè pochi giorni prima egli aveva fatto votare una tassa a larga base che corrispondeva alla sovvenzione che egli proponeva di dare a questa linea.

Ma come? gli si obiettò, voi, libero scambista, proponete una sovvenzione di centinaia di migliaia di lire a questa linea, entrando a gonfie vele nel più aperto sistema protettore? Ed egli, in quell'occasione, ebbe ad accennare alle due politiche finanziarie. Vi sono due politiche finanziarie, egli affermava: quella del raccoglimento, quella di far risultare pari e pari il bilancio contabile dello Stato, e l'altra, quella seguita dal piccolo Piemonte, consistente nell'aiutare tutte le iniziative possibili ed immaginabili.

Egli vedeva luminosamente che pur lasciando a parte le considerazioni di interesse nazionale, calcolando la questione dal lato strettamente fiscale si poteva sostenere che sia direttamente, sia indirettamente, il tesoro ve-

niva a percepire una somma uguale a quella che si versava a quella Società.

Aveva adottata una politica d'azione, una politica di progresso per arrivare a ristabilire l'equilibrio delle finanze: invece di restringersi a rinunciare a qualunque idea di miglioramento, a qualunque impresa; invece di cercare, con ogni maniera di economie, di pareggiare le entrate con le spese, egli preferì di promuovere tutte le opere di pubblica utilità, di sviluppare tutti gli elementi di progresso dello Stato, di svegliare tutta l'attività industriale ed economica di cui era suscettibile.

« Dobbiamo notare (così parlava il conte di Cavour, questo grande economista ed agricoltore, al Parlamento subalpino) che la nostra marina mercantile costituisce uno dei principali elementi di ricchezza del paese: la marina mercantile giungerà a grande prosperità, perchè essa ha tutti gli elementi per sostenere la concorrenza con qualsivoglia altri. Ma come può accingersi (e diceva cose che si potrebbero ripetere ora) ma come può accingersi a questa trasformazione il commercio, se non è sicuro dell'avvenire? Gli industriali ed i negozianti non si accingono a grandi imprese; essi non vorrebbero arrischiare vistosi capitali, nell'incertezza di un evento che dipende dai risultati delle lotte politiche. »

E soggiungeva (ciò che parrà a taluni eresia): « Quel che abbiamo fatto per le comunicazioni interne, conviene farlo pure per le comunicazioni estere. Se facemmo larghissimi sacrifici per stabilire ferrovie in quasi tutte le parti dello Stato, dobbiamo sottostare a grandi sacrifici per stabilire delle comunicazioni a vapore coi paesi esteri. »

« Noi dobbiamo badare specialmente, ripeteva, a quello che fa la Francia! »

Dopo la difesa di Roma, Nino Bixio, deposta la spada armava la nave *Goffredo Mameli* per l'Australia; al ritorno, ispirandosi a sentimenti e ricordi patriottici, dettava, col Rossellini, le sue memorie scrivendo « Il Mediterraneo è naturalmente nostro; lo è stato e lo sarà ». »

Questi erano i propositi, queste erano le parole degli uomini del piccolo Piemonte. A questi propositi ed a queste parole risponde ora la Francia, la quale continuamente, e nei suoi giornali e nel Parlamento, afferma che il Mediterraneo è un lago francese. « La Méditerranée, cette mer, que l'on pouvait ap-

peler autrefois, et qu'on peut encore, je l'espère, appeler un lac français»: a questo l'Italia dell'oggi risponde proponendo di abbandonare la propria marina!

Ma viva Dio! dopo avere speso miliardi per ferrovie, molte delle quali costano allo Stato, ai contribuenti, che si traducono in molti milioni, 3000 lire di esercizio al chilometro, pel trasporto dei nostri prodotti agricoli e manifatturieri, noi vorremo cedere le armi? E noi dunque avremo fatto tutti questi sacrifici unicamente ed esclusivamente per le flotte estere, le quali verranno a prendere i nostri prodotti sul mare? Dovremo lasciare alle flotte estere il guadagno che potrebbe e dovrebbe entrare nel bilancio economico del nostro Paese?

Se vogliamo che questi sacrifici fruttino è necessario che noi sottostiamo ai necessari sacrifici per stabilire le comunicazioni marittime coi porti esteri.

A questo punto avrei finito, se non mi premesse di ricordare alla Camera alcuni esempi (che, come diceva Vito Fornari nella sua mirabile opera: « Dell'arte del dire », costituiscono la parte più eloquente di qualsiasi orazione), per dimostrare appunto l'importanza e la necessità che il mare sia battuto da navi italiane.

Le mercanzie ed i passeggeri a destinazione italiana trasportati da navi estere, rappresentano, come bene notava l'onorevole Franchetti, due terzi del nostro commercio.

Ora le Compagnie estere trasportanti questo carico toccano i nostri porti, fanno le operazioni di carico e scarico, ma le provviste, prodotte dalla nostra agricoltura e delle nostre manifatture non sono fatte in Italia, ma nei luoghi d'origine delle navi. E così si dica delle grandi riparazioni alle navi e delle riparazioni ordinarie, ascendenti queste ultime da solé al quattro o cinque per cento del costo della nave. E così si dica delle assicurazioni e delle tasse gravitanti sulle navi stesse, compresa la ricchezza mobile, pagata non in Italia, ma nei paesi ove hanno sede le Compagnie. E del pari per i noli i quali vanno a vantaggio e del bilancio delle Compagnie e di quello dello Stato e dell'economia pubblica di quelle nazioni.

Le Compagnie estere importanti ed esportanti i nostri prodotti lasciano ben poca cosa nei nostri porti. A loro la lauta mensa, a noi le priciole.

E i capitani e gli equipaggi viaggianti su quelle navi provvedono al proprio sostentamento e a quello delle loro famiglie viventi in Francia, in Inghilterra, in Germania e via dicendo.

Ma accade ancora un fenomeno più singolare. Vi sono grandi Compagnie le quali non si disturbano nemmeno a mandare ai nostri porti i loro superbi transatlantici. A tutti è noto come abbia proceduto finora la Compagnia *des transports maritimes* di Marsiglia. Con un piccolo vapore di circa mille tonnellate manda a prendere a Genova mercanzia e passeggeri e li trasporta a Marsiglia per essere imbarcati sopra i grandiosi vapori destinati al valico dell'Atlantico.

Osserviamo invece che cosa fanno le Compagnie aventi la loro sede in Italia: le cose procedono ben diversamente.

Debbono impiantare qua un ufficio, prendere in affitto le nostre case e sottostare alle tasse d'ogni genere gravitanti e i cittadini e le industrie marittime; provvedono alle grandi e alle piccole riparazioni nei nostri porti, le famiglie degli ufficiali di bordo e dei marinai traggono la vita fra noi da quest'industria; ma ciò che più monta, ed è in questo che io richiamo l'attenzione della Camera, le provviste, prodotte dalla nostra agricoltura, delle nostre manifatture, vengono fatte in Italia. Ed è a questo punto che si constata l'intimo legame della marina con la nostra agricoltura.

La *Ligure Brasiliana* è riuscita a istituire una corrente di scambi fra l'Italia, la Francia, la Spagna, il Portogallo, l'isola di Madera e gli scali del Brasile.

Essa spende non in Francia, in Germania, in Spagna, in Inghilterra, ma proprio in Italia, all'anno:

Premi assicurazione marittima L.	132,000
Spese nave ordinarie. »	264,000
Macchina »	192,000
Manutenzione corredo, dotazione classe »	84,000
Paghe equipaggi, tasse invalidi »	360,000
Viveri »	720,000
Combustibile »	1,080,000
Totale speso in Italia 2 milioni 832 mila lire.	

E la compagnia la *Veloce* su un introito di lire 12,000,000 di noli esatti spese in Italia:

Riparazioni macchine e nave L.	1,276,212
Assicurazioni in Italia . . . »	641,971

Viveri	L. 1,701,190
Diritti portuali a Genova . . . »	354,158
Diritti consolari »	166,998
Olio d'oliva »	201,960
Carbone comprato a Genova . . . »	1,946,365
Provvista d'acqua »	51,043
Paghe equipaggio »	1,367,300
Atti cassa invalidi »	16,119
Biancheria provvista italiana . »	33,830
Imposte, tasse »	297,171
Stipendi, spese di amministrazione »	845,881

Sono dunque 12 milioni di lire spese del pari in Italia.

E la nostra più grande Compagnia la « Navigazione Generale Italiana » spende in Italia:

1° Riparazione macchina e nave (compresa la riparazione straordinaria), 5 milioni 500,000 lire;

2° Spesa viveri, passeggeri ed equipaggi, lire 3,250,000;

3° Diritti portuali e d'ancoraggio italiani, lire 400,000;

4° Diritti portuali a Genova, lire 100,000;

5° Diritti consolari italiani, lire 155,000;

6° Spesa carbone annuale, lire 10,000,000;

7° Spesa acqua annuale, lire 135,000;

8° Paghe equipaggio annuali, lire 4 milioni 500,000;

9° Diritti Cassa invalidi, lire 36,000;

10° Imposta e tasse (compreso la tassa di ricchezza mobile di categorie A, B, C, tasse di negoziazione e camerale), lire 1,100,000;

11° Stipendi e spese di amministrazione (comprese quelle di amministrazione centrale), lire 1,700,000.

Totale 26 milioni 876 mila lire!

Le cifre accennate sono più eloquenti di qualsiasi dimostrazione. Ma se questi fatti sono di una importanza straordinaria, altri ancora più importanti ne producono le linee commerciali istituite. A questo proposito potrei citare moltissimi dati, ma per non tediare la Camera mi limiterò solamente ad alcuni brevissimi commenti,

Prima che si aprisse la linea commerciale fra l'Italia e la regione equatoriale del Brasile, quei paesi, produttori solamente *caoutchouc* e cacao ed aventi bisogno di quant'altro è necessario alla vita, tessuti, calzature, cappelli, bovini, pollami, ferri, calce e sino i mattoni e le pietre, ricorrevano per tutto agli inglesi che avevano monopolizzato gli scambi con quella regione.

Istituita la linea italiana, per citare pochi esempi, si cominciò a spedire colà sei chiatte e due rimorchiatori per il valore di 400,000 lire, senza tener calcolo del nolo per il trasporto di queste imbarcazioni ammontante ad una somma rilevantissima. Altre chiatte e rimorchiatori furono poi ordinati per mezzo milione di lire in oro, e quindi altri otto rimorchiatori per il valore di un milione.

E sapete, o signori, chi costruiva queste piccole navi, e ne intascò il prezzo? La fiorente cooperativa degli operai di Sampierdarena. Non basta. Per la prima volta, l'uno dopo l'altro vennero ordinati quattro monumenti in marmo del valore di circa un quarto di milione in oro ciascuno, due dei quali commessi qui in Roma, l'uno al prof. Allegretti dell'Accademia, l'altro al cav. De Angelis.

E voglio citare ancora, e poi smetto per non annoiare la Camera, il contratto per il trasporto di sette milioni e cinquecentomila mattoni, per lo innanzi provveduti all'estero, e rappresentanti una somma di circa un milione in oro entrata in Italia.

E per dimostrare la grande differenza intercedente fra il servizio delle Compagnie estere o le italiane vorrei ricordare la Società « Vittorio » del Veneto, la quale spediva ogni anno migliaia di barili di cemento in Oriente. La *Peninsulare*, Compagnia inglese da noi sovvenzionata per i viaggi da Venezia all'estremo Oriente, un bel giorno si rifiutò di trasportare questa merce per non danneggiare le fabbriche inglesi, con quanto danno di quella rigogliosa industria ognuno può immaginare.

Ma è inutile proseguire in altre dimostrazioni essendo evidente, direi quasi intuitivo e da alcuno mai combattuto che la merce segue la bandiera. Come volete far meglio conoscere i nostri prodotti e dell'industria agricola e dell'industria manifatturiera e dell'arte stessa che non servendovi dei piroscafi sui quali sventola il nostro tricolore? Ed è qui che si esplica l'intimo legame fra le industrie marittime e l'industria agricola e manifatturiera. Dove è prospera quella sono prospere queste per poderosa esportazione. Quindi vede la Camera quanto fu erronea la tesi contraria sostenuta.

E qui avrei finito, se non mi premesse di dire qualche parola sulle diligenti relazioni degli onorevoli Franchetti e De Martino; ma prima mi consenta la Camera, che

la ringrazi della benevola attenzione prestatami.

L'onorevole Franchetti, animato dalle migliori intenzioni, affermò nella sua relazione che egli voleva uguagliare la industria italiana all'industria inglese. Ma come son diverse le conseguenze dalle premesse! Egli toglie completamente i premi e non dà, (cosa che io non sono riuscito a comprendere) non dà nemmeno i compensi di costruzione. Ma come? Le navi costruite in Inghilterra ed in Germania e altrove all'estero, vengono in Italia, si iscrivono nei nostri compartimenti marittimi e nulla pagano di dazio, e voi non volete mettere la costruzione italiana alla stessa stregua di quella estera? L'onorevole Franchetti ha proprio sostenuta una protezione a rovescio. Qui è bene ricordarlo, non si tratta di premi, ma di restituzione di dazii. Ed egli nota infatti nella sua relazione come le differenze in meno che vanno a carico dei costruttori italiani siano di lire 3951.95, e per i vapori da passeggeri di lire 10864.75.

L'onorevole Franchetti, che vuol mettere alla stessa stregua l'industria italiana e quella inglese, ha egli tenuto conto delle differenze enormi che vi sono nel pagamento della ricchezza mobile, le quali (mi servirò di una cifra indicata qui dall'onorevole Agnini) sono come da 5 a 1?

Ora simile deliberazione avrebbe portato la morte dei cantieri italiani e della nostra marina mercantile perchè tutti sanno come queste due industrie siano indissolubilmente legate fra loro. L'onorevole Alessio nel suo notevole discorso ricordò che l'onorevole Boselli volle adottati i premi per far sorgere la marina mercantile nel Mezzogiorno; ed egli disse parole che fecero impressione a tutta la Camera, parole che io non voglio ora ripetere...

Voci. Perchè? Dica, dica...

Daneo Gian Carlo. Egli disse all'onorevole Boselli: Voi siete stato sbugiardato. (*Commenti*) Onorevole Alessio, quanti in questa Camera, nel Paese, credono alla necessità della nostra marina, tutti si compiacquero di veder sorgere i cantieri di Ancona e di Venezia; esultarono quando seppero sorto quello di Palermo, perchè era dimostrato che finalmente gl'italiani comprendevano la loro missione. Ora se la Camera avesse adottata la proposta dell'onorevole Franchetti, i cantieri di Ancona e di

Venezia e di Palermo sarebbero caduti, commettendo un errore altrettanto economico quanto politico. Ma l'onorevole Franchetti mi osserverà che nella sua relazione non vuole uccisi i cantieri, proponendo la somma di lire 7,500,000 per costruzione di vapori di 5000 tonnellate con la velocità oraria di 18 miglia. Ma tutti sanno come questa proposta fosse assolutamente inattuabile, ed io chiamo ad avvalorare l'esattezza della mia affermazione la stessa competenza dell'onorevole ministro della mariniera.

In Italia nei nostri cantieri si costruiscono molti piroscafi da trasporto, ossia *cargo-boat*. Ed io non so capire perchè la Commissione si sia scagliata contro queste costruzioni lamentandone la scarsa velocità. Ma ciò che per la Commissione è segnato a biasimo e quasi a colpa è per me ragione di elogio.

Noi dobbiamo trasportare delle merci e per farlo occorrono i carri da trasporto e non le carrozze di lusso. Ma è inutile insistere su questo argomento perchè già trattato da altri valenti oratori. Solamente mi preme di notare che il conseguimento del desiderio della prima Commissione non sarebbe stato possibile perchè proposto un compenso inadeguato.

Secondo la legge 1896 il compenso sarebbe stato di lire 500 mila per nave. Secondo la proposta fatta, di lire 625 mila.

Ora mentre un *cargo-boat* di 4000 tonnellate lorde e del valore di un milione costa per esercizio annuale lire 357 mila ivi comprese lire 160 mila per il carbone; mentre i tipi dei vapori *Duchessa di Genova* e *Duchessa di Galliera* costano lire 2,900,000 ed hanno 823 mila lire di esercizio annuo con la spesa di 470 mila lire per il carbone, i vapori suggeriti dalla prima Commissione, di cui fu relatore l'onorevole Franchetti, hanno ciascuno un valore che si avvicina ai 7 milioni con una spesa di carbone di lire 1,600,000 annue, e con una spesa di esercizio totale annuo di 2,745,000 lire.

Bastano queste cifre per dimostrare come i nostri cantieri sarebbero rimasti con questa proposta deserti.

Col nuovo progetto della Commissione di cui fu relatore l'onorevole De Martino veruna protezione si vorrebbe data alla marina mercantile. Ma anche questo progetto non è nè giusto, nè equo, nè opportuno. Non è nè giusto nè equo, perchè tutte o quasi

tutte le industrie manifatturiere od agricole sono protette col 10, col 20, col 30 e fino col 70 per cento nel valore.

Si dice: non è giusto che il denaro del contribuente serva a proteggere una industria.

Ma perchè, io domando, questo ragionamento si deve fare solamente per la marina, quando voi proteggete coi dazi di confine e il vino, e il grano e i formaggi e gli agrumi, e i tessuti di ogni genere e specie, e le macchine e tutta insomma la compagine di quanto serve alla vita, all'edilizia, alla guerra? Esigua di fronte a questa era la protezione data alla nostra marina, che si ragguagliava (prendo le cifre dell'onorevole Franchetti) a circa il sette per cento del valore della nave. Ma l'onorevole Franchetti ed altri fecero il calcolo dei premi di navigazione compresi nel periodo di quindici anni, per concluderne che in detto periodo di tempo, con questa modesta protezione del sette per cento, era quasi pagato il costo della nave. L'onorevole Franchetti mi consenta gli dica che, per quanto riguarda la marina mercantile, ha dimenticato (*quandoque bonus dormitat Homerus*) che la scienza non è altro che la cognizione dei rapporti che passano fra le cose. Ora egli è certo che codesta protezione sarebbe enorme se, fatta la spesa del piroscafo, nulla più occorresse per farlo viaggiare; ma le cose corrono ben diversamente; e come abbiamo notato più sopra, un piroscafo del valore di un milione costa di esercizio nei quindici anni calcolati, cinque milioni e 350 mila lire, i vapori tipo *Galliera*, dodici milioni 346.291 e il tipo suggerito dall'onorevole Franchetti, 31 milioni 175 mila lire. E non è qui tutto perchè non ho tenuto calcolo delle grandi riparazioni, che fanno aumentare di molto la somma.

Se gli oppositori avessero tenuto conto di questi rapporti, se avessero considerato che difficile è la vita dell'armatore in quanto che noi vedemmo che la maggior parte di essi sebbene dotati e di ingegno e di studii e di mezzi dovettero cedere il loro materiale alla Navigazione Generale Italiana o fallire; se avessero considerato gli enormi sacrifici, i grandi capitali, l'abnegazione posta dagli industriali per far fiorire la loro azienda, avrebbero avuto una parola di lode.

Questa parola di lode è venuta invece da quella parte della Camera, è venuta dal gruppo socialista. Essi visitarono cantieri ed officine,

interrogarono armatori, vollero vedere con i propri occhi e quindi ebbero un inno per l'industriale e l'operaio italiano, e le loro parole ebbero un'eco nel cuore della classe lavoratrice.

Onorevoli colleghi, ora io domando a quanti hanno fior di senno se sia opera saggia, lasciar solamente alla parte socialista l'apprezzare il merito di chi lavora.

Frattanto il malcontento cresce e dilaga nelle popolazioni. E se la Camera volesse consentirmi di manifestare aperto il mio pensiero, vorrei dire che il malcontento dilaga, perchè non abbiamo un programma, nè una bandiera, nè nel campo economico, nè nel campo politico. (*Bravo! Benissimo!*) Viviamo giorno per giorno e disfacciamo oggi, lieti, quello che edificammo ieri, e oggi, dopo tante inchieste, dopo tante Commissioni, dopo tanti responsi da chi sapeva, diamo spettacolo al mondo di non avere ancora un'idea chiara su questa vitale questione. Ma io mi vado spesso chiedendo: è egli possibile che un uomo sappia operare, se non ha chiara e netta nella mente la via che deve seguire per raggiungere la meta? E sarà egli possibile ad una nazione di prendere il posto che le compete nel mondo, se non ha un programma ed una bandiera, programma e bandiera che siano di guida alle generazioni presenti ed alle venture?

Ma basti di ciò. La Camera ha ormai asodato, come la marina mercantile sia necessaria alla difesa militare; sia necessaria ed indispensabile al benessere della pubblica economia. Ed ora, a voi, uomini del Governo, a voi, uomini del Parlamento, incombe il dovere, imprescindibile, di tutelare, di difendere questo grande interesse nazionale. (*Bravo!* — *Approvazioni*).

Presidente. Ha facoltà parlare l'onorevole Albertelli.

Albertelli. Onorevoli colleghi! Il partito, al quale mi onoro di appartenere, non si è trovato perfettamente concorde nella questione relativa ai premi della marina mercantile: si sono manifestate nell'arringo stesso due distinte correnti, una delle quali ha avuto per suo portavoce l'amico mio onorevole Agnini, l'altra ha per portavoce chi vi parla ora.

Io fui uno di quei commissari che furono mandati dal partito nel Genovesato ed anche in Ancona per esaminare da vicino la que-

stione della marina mercantile, e dico subito che la prima impressione ricevuta nell'esaminare l'ordinamento dei cantieri, fu favorevole ai premi della marina mercantile. Ma, in seguito, sottoposta la questione al lume delle cifre e dei calcoli, sono venuto ad una conclusione ben diversa da quella sostenuta dall'onorevole Daneo Gian Carlo.

Ho voluto esaminare la questione sotto i suoi vari e molteplici aspetti ed ho voluto anche leggere e studiare i discorsi che sono stati pronunziati alla Camera in quest'ultima discussione, nello intendimento di conoscere le opinioni più recenti sul grave problema che si dibatte, e mi sono convinto che la discussione è stata esauriente sotto ogni aspetto.

I discorsi dell'onorevole Alessio e dell'onorevole Franchetti, a mio avviso, non ammettono replica perchè positivi, dal lato scientifico, e probatori dal lato delle cifre; invece, i discorsi opposti dell'onorevole Fiamberti e dell'onorevole Gian Carlo Daneo, essendo basati, più che altro, sopra una vaga sentimentalità poetica, non dimostrano nulla di quello che dovrebbero dimostrare...

Fiamberti. Domando di parlare per fatto personale.

Albertalli. Ed invano seguii passo per passo il discorso dell'onorevole Daneo Gian Carlo, di lui che è genovese, e che mi dicono competentissimo nella materia; poichè in luogo di argomenti concreti, dimostrativi e persuasivi, seguendo l'esempio del suo conterraneo onorevole Fiamberti, è rimasto sulle generali, e spingendosi nei ricordi del passato ci ha parlato di Bixio e di Mameli; nello stesso modo che l'onorevole Fiamberti ci ha parlato di Mazzini e di Garibaldi. Io veramente sono loro grato, perchè mi hanno fatto rivivere, per un momento, nelle sane idealità dei sacrifici passati, ma, abituato come sono alle dimostrazioni rigorose della scienza positiva, confesso che la mia gratitudine non mi fa velo fino al punto di darmi per persuaso.

Fra le diverse ragioni addotte a sostegno dei premi alla marina mercantile, molte sono state ricalcate su quelle esposte nel 1896 per la riforma della legge del 1885; vale a dire lo sviluppo delle nostre coste e l'importanza delle nostre isole, le attitudini intellettuali e fisiche della popolazione italiana e soprattutto la ubicazione geografica dell'Italia in confronto e nei rapporti con le altre nazioni.

Queste stesse ragioni non sono state suf-

ficienti, quando si discusse la legge del 1896, ad illuminare l'argomento gravissimo, e a costituire la trama necessaria ad una riforma della tanto combattuta legge del 1885, la quale riforma mentre intendeva agli interessi speciali della marina non doveva perdere di vista l'interesse generale dello Stato.

La legge del 1896 è stata perpetrata sopra pregiudizi e calcoli errati; la questione non fu esaminata a fondo e misurata in tutta la sua entità come dovevasi, e purtroppo si ripetono oggi qui gli stessi argomenti d'allora, quasichè l'esperienza e la statistica degli effetti della legge del 1896 siano elementi trascurabili di esame e di indagine.

Le ragioni di ordine geografico, diciamo così, per ciò che ha rapporto coll'ubicazione, non hanno addentellato che nella storia di quel passato che ricorda i trionfi delle marine di Genova, di Venezia e di Amalfi, allorchè la civiltà era tutta addensata sul Mediterraneo e le comunicazioni geografiche avevano atteggiamenti e scopi diversi da quelli d'oggi.

Ma l'onorevole Alessio su questo argomento ha risposto esaurientemente, onde non voglio soffermarmi di più.

Ciò che mi ha impressionato, leggendo i discorsi che sono stati fatti in questa Sessione a favore della legge del 1896, è stato, soprattutto, il richiamo alla storia per ciò che si attiene all'applicazione dei principî economici in senso liberistico, o in senso protezionista. Si è parlato, e l'esempio non poteva essere dettato che da un senso male inteso di imitazione, di Cromwell e del suo atto di navigazione diretto a combattere la supremazia olandese; si è invocato Colbert e Cavour, nonchè le opinioni di cinquant'anni fa; si sono esumati e spolverati in altri termini concetti generici e antiquati e si sono portati qui come imparaticcio, senza pensare almeno di metterli un po' a nuovo.

Io, invece, mi sono preoccupato della questione dal punto di vista statistico e quindi, spoglio da ogni preoccupazione di ordine teorico, ho esaminato il problema al lume infallibile delle cifre e dei calcoli, desumendo i dati da documenti ufficiali. I risultati positivi conseguiti rivelano di per sè — senza d'uopo di sforzo intellettuale — la legge onde il fenomeno si muove e avviano a risultati ben diversi da quelli che si contengono in numerose pubblicazioni, fatte per ispirazione

e per conto degli interessati e divulgate a migliaia di copie allo scopo di impressionare la Camera, e parlano, quei risultati, un linguaggio purtroppo contrario ai modesti interessi della classe lavoratrice del mare, la quale, strumento anche questa volta del capitalismo, si è abbandonata a tumulti per suggestione di volontà nascoste che hanno diretto interesse nella questione. (*Bravo!*)

Una prima domanda mi sono fatta: la legge del 1896 ha portato un vero e reale vantaggio alle industrie marinesche indigene?

La relazione ufficiale sulle condizioni della marina mercantile fa ascendere l'importo dei premi di costruzione e di navigazione pagati dal luglio 1896 a tutto il 1899 a lire 14,807,687.76, senza tener calcolo degli ulteriori impegni che lo Stato ha in tal modo costituito per quindici anni successivi relativamente ai premi di navigazione. Orbene, esaminata invece la produzione dei cantieri navali del quadriennio decorrente dal 1896 al 1899 inclusi, ho visto che la somma complessiva delle costruzioni e dei lavori da essi eseguiti nell'indicato periodo ascende a circa quarantasette milioni. Dal che detraendo quattro volte la media dell'importo della produzione che si è verificata negli anni che precedono immediatamente il 1896, si ottiene la differenza di ventun milioni circa, che rappresenta il maggior lavoro eseguito nei cantieri nostrani per forza della legge del 1896.

Orbene, se ad un premio di quasi quindici milioni, senza contare gli ulteriori impegni finanziari, fa riscontro soltanto una maggiore produzione di venti milioni, è evidentissimo che i provvedimenti a favore della marina mercantile non hanno portato nessuno stimolo alla industria per la quale furono istituiti; i milioni dalle casse dello Stato sdruciolarono in quelle di pochi fortunati, senza generare il desiderato fenomeno della moltiplicazione.

Non voglio richiamare la questione che è già stata dibattuta nella Camera, e dibattuta esaurientemente, del forte rialzo dei noli di questi ultimi anni, con la maggiore produzione delle costruzioni navali. Bastano le citazioni delle cifre ufficiali relativamente ai noli che si pagarono dal 1895 al 1899, per il carbon fossile, ad esempio, dall'Inghilterra a Manilla (si sale da scellini

13 a scellini 22), e basta aggiungere che, sotto l'impero della legge del 23 luglio 1896, i nostri armatori si procurarono il 50 per cento del loro naviglio in Inghilterra, per convincersi che la maggior produzione navale dell'Italia, in quest'ultimo quadriennio, è dovuta più che tutto alle condizioni del mercato mondiale.

È questa una ragione di più per dimostrare la nessuna efficacia della legge del 1896 e per far scomparire quasi interamente la differenza che passa fra il maggior valore di venti milioni delle costruzioni navali ed il valore di circa quindici milioni pagati per i premi, senza contare le somme ulteriori che si debbono pagare nei quindici anni successivi. E, per completare il concetto che ora ho esposto, sempre valendomi della relazione che ho citato poc'anzi, ho preso in esame la potenzialità in tonnellate delle navi nostre a vapore ed a vela. Ed ho visto che questa potenzialità, dal 1885 al 1899, procede gradualmente secondo una progressione crescente a ragione piccolissima, la quale sale partendo dal 1890 da 1,193,350 ad 1,512,714 nel 1899 nella ipotesi che le navi a vapore abbiano un triplo tonnellaggio di quelle a vela e che i calcoli sieno ridotti al comune denominatore vela.

Questa è un'altra dimostrazione evidente che la legge del 1896 non ha portato un vantaggio speciale alle costruzioni navali, poichè, nella indicata progressione crescente, la ragione di incremento si mantiene costante o quasi anche sotto l'impero della legge che concede i premi, mentrechè la ragione dovrebbe aumentare possibilmente in quest'ultimo periodo qualora i provvedimenti legislativi in discussione fossero stati efficaci.

E un'altra osservazione desidero di fare per ciò che ha attinenza con le costruzioni navali che si sono eseguite in Italia dal 1868 fino ad oggi. Già è stato ricordato nella Camera come nel 1875 si raggiunse un importo massimo di quasi ventotto milioni di lire nelle costruzioni navali, ed è stato altresì notato come questo massimo abbia immediatamente precipitato fino a discendere prima ad otto milioni e poscia ad un milione, e poi si sia verificato un rialzo a dieci milioni per arrivare nel 1899 a sedici milioni.

La ragione per la quale nel 1874 il valore delle costruzioni navali in Italia si è portato a quasi ventotto milioni è già stata detta. Al-

lora prevalevano le costruzioni a vela, e allora l'Italia non solo forniva tutte le navi che occorrevano al proprio commercio, ma ad essa ricorrevano le principali nazioni d'Europa, compresa la stessa Inghilterra. Dopo le cose sono mutate: introdotte le macchine nella marina mercantile, e per conseguenza il ferro e l'acciaio negli scafi, l'Italia si è trovata di fronte ad una grave difficoltà che le condizioni della sua industria siderurgica e meccanica non consentivano di superare e che si credette di vincere invece con un male studiato provvedimento legislativo.

Quale sia il vantaggio che la legge in discussione ha portato alle industrie marinarie, parmi di averlo messo in evidenza e quindi credo di aver dimostrato l'erroneità dei provvedimenti legislativi di fronte al primo quesito che mi sono imposto.

E poichè ho citato la statistica dello importo delle costruzioni navali eseguite in Italia dal 1868 al 1899, mi si conceda, tra parentesi, di fare una considerazione la quale mi sembra importantissima.

Si è parlato ripetutamente delle maestranze ed è stato asserito che le maestranze italiane sono inferiori alle estere. Confesso subito che, per molto tempo, ho aderito a questa opinione; la quale ho dovuto mutare per ulteriori operazioni e considerazioni di fatto e in seguito all'esame della citata statistica.

Come si può ammettere infatti che le maestranze italiane siano in arretrato in confronto delle maestranze estere, quando l'esame dei fatti di cui fa fede la statistica ci dimostra che quasi tutta l'Europa fino al 1875 è stata tributaria dell'Italia per le costruzioni navali?

A questo proposito riferisco ciò che è a mia conoscenza, vale a dire che in non pochi stabilimenti italiani (non parlo solo dei siderurgici che forniscono materiali alla marina mercantile, ma degli stabilimenti industriali in genere), nei quali furono applicati principî meccanici e scientifici sconosciuti alle nostre maestranze, a dirigere e condurre gli operai locali sono stati introdotti direttori esteri, che dopo pochi mesi sono stati rimandati ai loro rispettivi paesi, perchè i nostri operai avevano già raggiunto quel grado di cognizioni necessarie e sufficienti al disimpegno proficuo delle loro mansioni. Questo si deve alla intelligente laboriosità dell'operaio italiano, il quale in brevissimo

tempo è capace di conseguire quel grado di perfezione che è imposto dai nuovi atteggiamenti della scienza e della industria. (*Bene!*)

Poichè le industrie marinarie in genere non sono state avvantaggiate dalla legge del 1896, ho detto: altre industrie avranno conseguito un beneficio da questa legge, e però mi sono posto un ulteriore quesito inteso a studiare i rapporti esistenti fra la siderurgia in generale e l'industria marinara.

L'esame statistico persuade che la produzione complessiva da noi della ghisa, del ferro e dell'acciaio procede con una lenta progressione anche nel periodo fortunato in cui ha imperato la legge 23 luglio 1896.

Non citerò esempi poichè penso che molti di voi conoscano la questione della quale del resto è facile prendere una cognizione esatta esaminando l'Annuario statistico pubblicato dal Ministero di agricoltura, industria e commercio.

Per brevità dirò che la produzione siderurgica durante la protezione della marina mercantile non potè nemmeno approssimarsi all'altezza raggiunta nel 1889 quando si iniziò a Savona la costruzione delle guide per le strade ferrate.

Ciò dimostra naturalmente con evidenza come l'industria marinaresca abbia un'influenza molto relativa sull'industria siderurgica in genere, e come questa non abbia ricavato alcun vantaggio tangibile dalla legge 23 luglio 1896.

La prova che ho addotto ora per ciò che ha rapporto con la produzione della ghisa, del ferro e dell'acciaio, viene interamente confermata dal consumo delle tonnellate di carbone verificatosi nel periodo a cui la produzione in parola si riferisce.

Una considerazione importantissima a me pare che sia necessario di fare nella disamina della produzione dei metalli di ferro e di acciaio, ed è questa. Tutti i minerali di ferro, di cui è abbastanza ricca l'Italia, vengono portati all'estero per sopportare la trasformazione in lingotti di ghisa col mezzo degli alti forni. L'industria degli alti forni in Italia è ancora primitiva e limitatissima in confronto dei progressi dell'arte siderurgica, dei buoni giacimenti di minerali di ferro da noi posseduti e dei bisogni del nostro paese. Ora, come possiamo vedere nell'*Annuario Statistico* citato, di 267,000 tonnellate di ghisa, ferro e acciaio, che si produssero in Italia, soltanto

29,000 circa sono state prodotte con minerale scavato in Italia, e il rimanente invece è stato prodotto con rottami, scaglie e limatura proveniente dall'estero. (*Interruzione del deputato Luzzatto Arturo*).

Si rivolga all'*Annuario Statistico* e si persuaderà. Se vuole, le dico anche la pagina. È a pagina 487.

La produzione, ripeto, della ghisa, del ferro e dell'acciaio è stata fatta esclusivamente sia per gli usi delle costruzioni civili, come della marina mercantile, servendosi di rottami, di scaglie e di limatura provenienti dall'estero, quantunque in Italia abbondi la materia prima.

Questo fatto mi suggerisce un'altra considerazione che propongo subito.

Quando il Parlamento si preoccupò nel 1896 delle condizioni della marina mercantile, doveva guardare alle industrie che hanno rapporti immediati con essa ed allora non gli sarebbe sfuggito che le ragioni di inferiorità della marina nostra, in confronto specialmente dell'inglese, consistono appunto nel maggior costo di produzione del metallo ferro, dovuto alle condizioni sopra considerate dell'industria siderurgica.

L'istituzione quindi dei premi atti a migliorare le industrie marinesche, doveva farsi in modo tale da servire di stimolo necessario alla siderurgia nostrana perchè si mettesse in condizione di vivere autonoma, svincolando il metallo di ferro dal minerale che da noi abbonda e che, per ironia della sorte, viene tutto trasportato all'estero.

La legge del 1896 favorisce soltanto l'egoismo dei siderurgici che hanno impiantati i loro stabilimenti lungo i porti di mare, perpetra quel misoneseismo che ci tiene forzatamente in arretrato con la civiltà e crea un ambiente favorevole ai sindacati del Continente, per i quali il ferro costa persino otto lire il quintale di più di quello che non costi in Inghilterra detratto il cambio, il dazio e il maggior costo del carbone.

Di questo grave problema doveva occuparsi il Parlamento e, tenendo conto delle condizioni geologiche dell'Italia favorevoli ai giacimenti del minerale di ferro nell'Isola d'Elba, nella Toscana e nella Lombardia, doveva prendere provvedimenti atti a favorire le nuove iniziative che mirano all'emancipazione della siderurgia.

Un altro esame. Io mi sono detto: ma allora di questi premi chi ne ricava realmente vantaggio? Sono proprio vere le asserzioni di molti, e fra gli altri dell'onorevole Daneo, intese a stabilire che il compenso di costruzione non sarebbe che la restituzione dei dazi pagati per le materie prime tratte dall'estero? Ho voluto domandarmi anche questo e la risposta l'ho avuta immediatamente allorchè ho esaminato la statistica. Ho visto che gl'introiti doganali fatti dal 1896 a tutto il 1899 per introduzione di quei rottami di ferro che alimentano la siderurgia in generale, ascendono a circa tredici milioni; ora contrapponendo a questa cifra, nell'ipotesi nè possibile nè molto meno probabile che tutti i rottami introdotti abbiano servito alla produzione dei ferri e degli acciai occorrenti alla marina mercantile, i quattordici o quasi quindici milioni pagati in premi alla marina, si vede come sia erronea l'asserzione dell'onorevole Daneo.

Ma allora, per le esclusioni fatte, ci si domanderà: chi avrà approfittato del vantaggio dei premi? La risposta torna facile dopo le osservazioni fatte e assumendo ad esempio di analisi e di indagine (come si è fatto in tutte le pubblicazioni, nella esauriente relazione dell'onorevole De Martino e nei discorsi tenuti in questa Camera) un *cargo-boat* di 4,000 tonnellate di stazza lorda.

In forza della legge del 1896, a questi *cargo-boat* corrispondono i premi di 308 mila lire per lo scafo e di 40 mila lire per le macchine, il che dà complessivamente 348 mila lire. Orbene, nonostante questo premio, i costruttori italiani fornivano e forniscono un *cargo-boat* di 4 mila tonnellate per lire 1,300,000, mentre in Inghilterra lo stesso *cargo-boat* si acquista con lire 1,100,000!

Per cui all'ammontare del premio di costruzione bisogna aggiungere 200,000 lire date dalla differenza di compra fra i cantieri nazionali e i cantieri inglesi e allora si sale a 508,000 lire, ossia precisamente a più della metà del costo inglese.

Basterebbe questo dato, quantunque lordo, per dimostrare alla Camera tutta l'inefficacia della legge del 1896, e per dimostrare ancor più che l'industria marinaresca non può crescere indigena tra noi finchè il nostro paese non sia messo nella condizione industriale di alimentarla con le forze proprie.

Tutto ciò basterebbe a risolvere d'acchito

la questione ed a troncane ogni ulteriore discussione. Ma tuttavia esaminiamo quale sia il vantaggio netto e sostanziale che deriva al costruttore con l'applicazione nuda della legge 23 luglio 1896, per la costruzione di un *cargo-boat* di 4000 tonnellate, e serviamoci, per tutte le deduzioni che sono del caso, di quegli stessi coefficienti che ci sono forniti dalle numerose pubblicazioni fatte dagli interessati ai premi in discussione. Quindi preleviamo il cinque per cento per la cassa invalidi, le tasse di registro in ragione di lire tre per ogni tonnellata di stazza lorda; la ricchezza mobile, in ragione di lire 1,20 per unità sopraindicata; il dazio doganale e le spese di trasporto per la quarta parte del ferro tratto dall'estero nelle proporzioni di cinquecento tonnellate e di lire cento per tonnellata; il dazio sulla materia prima servente alla fabbricazione del ferro in Italia in ragione di lire cinque per tonnellata di stazza; e preleviamo inoltre il dazio per gli accessori e le catene in ragione di lire due per tonnellata di stazza lorda, e finalmente il maggior costo del carbone in base ai noli che si conoscono; cioè preleviamo complessivamente dall'importo lordo del premio in lire 348,000, lire 132,200 e ne risulterà una differenza di lire 215,800 rappresentante il vantaggio netto fatto al costruttore nell'ipotesi inammissibile che in Inghilterra non si paghino le tasse.

Ora facciamo pure un'altra riduzione, ossia, supponiamo che le macchine che servono al *cargo-boat* siano costruite all'estero per intero e che sia tale il costo di esse onde le quarantamila lire di premio che il Governo corrisponde siano completamente assorbite dal venditore. Resta però sempre il vantaggio di lire 175,800, veramente esagerato quando si pensi che ad esso va aggiunto il maggior prezzo di costo di lire 200 mila del *cargo-boat* costruito in Italia anziché in Inghilterra.

Questo risultato poco confortante per le nostre industrie marinaresche non può di certo essere messo in dubbio da nessuno, poichè ho adottato gli stessi elementi e coefficienti di deduzione che sono forniti dalla pubblicazione degli interessati.

Una cosa rimarchevole è questa: il costruttore incolpa il siderurgico dell'eccessivo costo delle navi e asserisce che tutto il premio di costruzione va a suo beneficio. Alla sua volta l'armatore asserisce che il premio di navigazione è assorbito dal maggior costo

della nave e quindi va devoluto a beneficio del costruttore.

Ciò che è indubitato è questo: che gli armatori, come vedremo, traggono tanto beneficio dal premio di navigazione da adattarsi tante volte a navigare a vuoto; e alcuni di essi sono anche rappresentanti di capitali esteri che, sotto mentite spoglie, si trasferiscono in Italia per usufruire della cuccagna della legge 23 luglio 1896.

Credo anch'io che se i siderurgici, per ciò che ha relazione col premio di costruzione, non fanno la parte del leone, poco ci manchi.

Dalle indagini fatte ho desunto che il cinquanta per cento circa del premio di costruzione va a beneficio del siderurgico, il quale per tal fatto vende il suo metallo a lire 8.79 per quintale in più del prezzo corrente in Inghilterra, detratti il cambio, il nolo del carbone, ecc.

Giunto a questo punto stimo opportuno di valutare l'entità della crisi siderurgica, qualora dovessero cessare immediatamente gli effetti della legge in discussione. Anche qui procederò per deduzioni indirette, poichè non è possibile altrimenti, mancando i dati statistici che i siderurgici si sono sempre rifiutati di fornire per timore di nuovi gravami.

Secondo la relazione fatta al Ministero della guerra, per gli effetti della legge 1896 furono pagate lire 3,646,142 per premi competenti a costruzioni di scafi di metallo. Poichè di questa somma il 50 per cento va a beneficio del siderurgico e di altra somma di lire 626,525 lo Stato ha effettuato la restituzione daziaria, tenuto conto del guadagno fissato per ogni tonnellata di metallo, si valuta che la produzione siderurgica per la marina mercantile sia salita nel quadriennio 1896-99 a circa 46,000 tonnellate.

Ora tutta la siderurgia in complesso produsse in Italia nell'indicato quadriennio tra ferro e acciaio tonnellate 280,000, il che vuol dire che alla marina mercantile corrisponde soltanto il diciassette per cento circa della intera produzione.

Ciò dimostra due cose: la poca importanza economica della marina sulla siderurgia in generale e la poca entità della crisi siderurgica quando cessassero gli effetti della legge 23 luglio 1896.

E veniamo ora ai premi di navigazione.

I premi di navigazione, ha detto l'onorevole Daneo, hanno per effetto di restituire

alla navigazione una parte delle tasse per dato e fatto della navigazione stessa introitate dallo Stato.

La ragione addotta dall'onorevole Daneo sarebbe sufficiente a dimostrare come gli armatori vogliano sottrarsi al pagamento delle imposte, e aspirino quindi ad un trattamento diverso da quello comune a tutti i commercianti e gli industriali del Regno.

Ma un'altra considerazione noi potremmo fare in base alle ragioni addotte dall'onorevole Daneo: lo Stato introiterebbe dunque dalla marina mercantile un importo fra tasse e imposte corrispondente al premio di navigazione, il che vuol dire che esso presta senza vantaggio alcuno ai privati per il solo gusto di alimentare una industria artificiale.

Ora, queste non sono ragioni sufficienti a dimostrare la bontà della istituzione dei premi di navigazione: è necessario venire ad un esame più concreto e sostanziale dell'argomento, e procurerò di farlo con la istituzione di calcoli semplicissimi.

Il premio annuo di navigazione spettante ad un *cargo-boat* di quattromila tonnellate è, secondo la percorrenza media dichiarata dagli stessi interessati, di 40 mila miglia, di 96 mila lire lorde.

Qui voglio prelevare gli interessi, gli ammortamenti e le assicurazioni corrispondenti al maggior costo del bastimento costruito in Italia, anzichè all'estero; voglio prelevare la tassa di ricchezza mobile e la spesa per la Cassa invalidi e restano sempre nette all'armatore lire 63,540, ciò che corrisponde al 4,88 per cento del costo del piroscavo e che induce a credere sul serio che sia verò il fatto più volte ripetuto di piroscavi che navigano a vuoto, trovando nel premio di navigazione una remunerazione sufficiente.

Un altro calcolo molto semplice ho voluto fare: poichè il premio alla navigazione deve durare in forza della legge del 1896, quindici anni, ammortizzando la somma di 63,540 lire, per tutto questo periodo di tempo, l'armatore viene ad accumulare al saggio del 5 per cento un capitale corrispondente a lire 1,371,193, il che vuol dire che dopò quindici anni di esercizio di un piroscavo privato il Governo si permette il lusso di regalarne un altro nuovissimo all'armatore, colla ulteriore aggiunta di lire settanta mila circa. Ognun vede che alla luce di questi calcoli è im-

possibile sostenere ancora la necessità del mantenimento dei premi di navigazione.

Credo quindi inutile lo spendere altre parole sull'argomento, perchè i calcoli numerici valgono più di ogni ragionamento.

Le conclusioni alle quali voglio pervenire saranno già state intuite dalla Camera. Io, anzi noi della maggioranza del gruppo socialista siamo dell'avviso che si debbano abolire completamente e i premi di costruzione e i premi di navigazione; tutto al più aderiamo all'idea che siano introdotti in franchigia i materiali di ferro, secondo la proposta fatta dal relatore della Giunta del bilancio. Ma noi dobbiamo preoccuparci anche del passato; o in altri termini vedere in qual modo si intenda di liquidare la posizione fatta all'industria marinaresca dalla legge del 1896. Ed anche qui per essere coerente con i concetti svolti, concetti i quali conducono alla irresistibile conseguenza che la legge del 1896 protegge gli interessi di pochi costruttori, di pochi siderurgici e di pochi armatori, dovrei proporre senz'altro l'abolizione dei premi di navigazione anche per le navi costruite prima del 30 settembre scorso anno.

Non voglio formulare una frase che sia meno che cortese, ma dico semplicemente che la legge del 1896 fu un grande e deplorabile errore commesso dalla Camera italiana; un deplorabile errore che, ammessa la più perfetta buona fede, intendeva a dar soffio di vita ad una industria che non può trovare nel paese le necessarie condizioni di prosperità, e che si è poi risolto in un danno per la ricchezza nazionale e per lo sviluppo di altre industrie, come l'agricola, che crescono anemiche per gli eccessivi gravami.

Data adunque la necessità di modificare la legge 23 luglio 1896 per i gravi errori sui quali è basata e ai quali ha condotto e conduce, si capisce come anche nella liquidazione del passato si debba applicare rigorosamente il principio informatore delle modificazioni.

Ma poichè il partito al quale mi onoro di appartenere, discutendo e vagliando questa questione e preoccupandosi anche delle condizioni fatte alle classi lavoratrici dalla riforma legislativa in discussione è pervenuto per bocca dell'onorevole Agnini ad una conclusione diversa da quella sopraccennata, così io, in nome del partito, aderisco sen-

z'altro a questo ordine di idee per il quale è stabilito al 30 settembre il termine applicativo della legge del 1896 per ciò che ha rapporto ai premi di costruzione, lasciando impregiudicati i diritti acquisiti sul premio di navigazione, opportunamente ridotti in conformità delle proposte della Giunta del bilancio.

Ho già detto che se vi sono protezioni da studiare seriamente, queste protezioni devono aver radice non solo nelle attitudini delle nostre popolazioni, ma altresì nelle condizioni geologiche, telluriche e idrauliche del nostro Paese.

Ho già parlato di grandi giacimenti di minerale di ferro che noi possediamo specialmente nella settentrionale e nella media Italia; come pure ho accennato alla necessità da parte del Governo, di aiutare e fecondare quelle industrie le quali tendono a svincolare il ferro dal minerale che lo contiene.

Io mi ricordo di aver letto, or non è molto, una importantissima memoria relativa alle applicazioni elettriche intese allo svincolo del ferro dal suo minerale, e di avervi appreso che secondo la opinione di valenti siderurgici e industriali questa industria, opportunamente aiutata, possa risolvere il grande problema della siderurgia in Italia. Parlo della produzione del ferro per mezzo del forno elettrico Stassano. Ora non vengo alla Camera a domandare protezione per il valoroso capitano Stassano, che non ho l'onore di conoscere, ma cito questo esempio a titolo di onore per le iniziative nostrane.

Ed io, onorevoli colleghi, ho finito. Ma, prima di chiudere il mio modesto discorso, mi fo lecito di sottoporre all'attenzione del Governo e della Camera una questione d'altissima importanza e della quale nè costruttori, nè armatori, nè siderurgici si sono mai preoccupati. Alludo alle condizioni della classe marinaresca.

La classe marinaresca versa in pessime condizioni per le mercedi bassissime e per la nessuna garanzia fatta alle famiglie dei marinai che, avventurati nell'Oceano, non hanno disgraziatamente la probabilità di ritornare. Nessuna voce si è ancora alzata in quest'Aula in favore di una numerosa classe di proletari tanto utile alla ricchezza nazionale!

Desidererei che l'onorevole ministro studiasse seriamente la questione che è questione di umanità, di giustizia ed anche di interesse generale! (*Benissimo!*).

Presentazione di relazioni.

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

Alessio. A nome della Giunta generale del bilancio mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: Approvazione della convenzione 6 aprile 1900 sulla vertenza per eccesso d'estimo e contributi idraulici in provincia di Mantova.

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

Gallini. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sulla domanda di autorizzazione a procedere contro l'onorevole deputato Mariscalchi Alfonso.

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

Brunialti. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sulla domanda di autorizzazione a procedere in giudizio contro l'onorevole deputato Todeschini.

Presidente. Queste relazioni saranno stampate e distribuite.

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

Presidente. Sul disegno di legge in discussione, ha facoltà di parlare l'onorevole Fazio.

Fazio. Onorevoli colleghi, nuovo alla Camera, sento il dovere d'invocare la sua benevola attenzione, la prima volta che ho l'onore di parlare innanzi ad essa.

Il problema dei premi della marina mercantile fu esaminato, secondo il mio modo di vedere, sotto tutti gli aspetti; dotte, profonde, argute discussioni hanno dato sufficiente luce sul complesso problema; a me non resta che, modestamente, quasi in forma riassuntiva, di presentare il problema sotto l'aspetto della sua massima semplicità e generalità, sotto la seguente forma. Senza entrare nel merito dei difetti o dei vantaggi del disegno di legge, è equa, è giusta la correspon-

sione dei premi alla nostra marina mercantile?

Se non altro, avrò il merito d'essere breve, anzi brevissimo.

Credo soprattutto ai principî.

Un principio scientifico non è una poesia; un principio detto ormai Darwiniano, dallo eminente naturalista e filosofo, che per il primo lo formulò, parla della lotta per l'esistenza. Questa lotta appare in tutte le manifestazioni dell'organismo, e regge tutte le fasi del movimento umanitario. Nessuno può sottrarsi all'impero di questa legge; ora è assurdo il supporre che una parte dell'umanità, uno Stato, una nazione possa vivere isolata; come è assurdo il supporre che possa prosperare l'individuo, fuori del consorzio umano. Il contatto è lotta; i rapporti, le relazioni producono la lotta; tutta la vita è una lotta; e senza una lotta feroce, come avremmo potuto noi riunirci in nazione?

Nel campo economico la lotta è pacifica, ed è definita in estensione ed in natura da leggi e trattati: è alimentata ed animata dalla concorrenza, la quale non ha potuto e non può sostenersi, senza uno di questi potenti mezzi, specialmente nei nostri tempi, nel grande campo economico internazionale: o associazione di capitali, o protezione governativa. La prima forma prevale presso le nazioni adulte, da lungo tempo educate alla lotta; la seconda forma prevale presso le nazioni giovani, nelle quali è obbligo del Governo di supplire, col senno politico, alla mancanza di iniziativa e di energia privata.

L'Italia, come nazione continentale, e marittima soprattutto, ha due campi economici, in terra ed in mare. Sebbene l'azione del lavoro di questi due campi sia complementare l'una dell'altra, tuttavia non hanno lo stesso valore economico.

Basta conoscere i primi principî della statistica commerciale, per sapere che in Italia il valore delle merci che prendono la via del mare, è più del doppio del valore di quelle che prendono la via di terra. Questa statistica non serve del resto che a confermare un fatto geografico evidente, e cioè la prevalenza marittima dell'Italia. Se volessimo sapere qual posto, in ragione delle condizioni geografiche, dovrebbe occupare l'Italia nel movimento marittimo, si verrebbe a questa conclusione, che in Europa essa dovrebbe occupare il primo posto fra le grandi potenze

dopo l'Inghilterra; e nel mondo, il primo posto dopo l'Inghilterra, il Giappone, e forse gli Stati Uniti, prendendo in questo apprezzamento per base l'attuale situazione politica internazionale.

Se noi, invece, volessimo stabilire qual posto effettivamente nell'importanza marittima occupa in questo momento l'Italia, dovremmo scendere molto in basso. Prendendo per termine di confronto, anche grossolano, il tonnellaggio delle flotte mercantili a vapore, citerò un fatto solo, il quale stabilisce quale importanza abbia l'Italia rispetto alle altre nazioni. Il tonnellaggio della flotta a vapore mercantile italiana, è pari, o quasi, al tonnellaggio della stessa categoria di una sola fra le tante Compagnie di navigazione di una sola tra le molte città marittime della Germania, la quale non è poi così marittima come l'Italia nostra.

Le ragioni di questa fortissima differenza tra il diritto ed il fatto, tra le naturali funzioni geografiche dell'Italia e la sua situazione presente sono parecchie, ed io mi permetterò di citarle brevissimamente.

Il consolidamento di un popolo non è opera di un giorno, ma è lavoro di secoli. L'Italia è giovane, giovanissima, è vero; ma questa ragione, la quale sarebbe stata di gran peso nei secoli scorsi quando l'intensità del movimento pubblico non era alimentata dal progresso tecnico-scientifico, perde molto del suo valore nei tempi nostri in cui la vita è alimentata, illuminata e direi quasi bruciata, dagli effetti della divina scintilla di Volta.

La Germania e il Giappone hanno su per giù la stessa vita nostra. Per giustificare il prodigioso incremento della Germania si potrebbe mettere in rilievo la considerazione della sua antica e profonda coltura e della sua civiltà.

Ma questa ragione non vale per il Giappone, per un popolo che trent'anni or sono non aveva che una misera carcassa di nave da guerra e quasi nessuna flotta mercantile a vapore, e che dopo trent'anni di lavoro, per quanto riguarda la sola marina mercantile, fa una concorrenza poderosa con le sue numerose Compagnie di navigazione alle più potenti Compagnie francesi, inglesi, americane e tedesche in tutti gli Oceani del mondo.

Che abbiamo fatto noi al paragone, in un periodo di quarant'anni, noi eredi del senno

dell'antica Roma? Noi abbiamo su questo argomento discusso molto, e, secondo me, fatto poco e male. Noi manchiamo di senno politico il quale non può andare scompagnato dal senno pratico, e questa è la seconda e più forte ragione della nostra inferiorità marittima rispetto agli stranieri.

A noi mancò fin dal principio della nostra costituzione la chiara percezione della naturale, della più importante funzione dell'Italia nel mondo. Di qui la lunga e nota serie di errori, che cominciò nel campo marittimo con la rinuncia a Tunisi, e terminò, seppure, con l'acquiescenza all'occupazione futura francese dello *hinterland* della Tripolitania.

Se la nazione e con essa il Parlamento italiano avessero fino da allora compreso che rinunciare al mare equivaleva a rinunciare ai benefizi di un'equa compartecipazione al mercato mondiale e ai benefizi, che ne derivano, e che ora sono in mano degli stranieri; se avessero compreso che rinunciare al mare equivaleva rinunciare al dominio economico dei propri mari, dove le bandiere estere fanno una forte concorrenza alla bandiera nazionale; se, in una parola, avessero compreso che rinunciare al mare equivaleva a rinunciare alla vita marittima internazionale e nazionale; oh! allora certamente quest'errore non sarebbe stato commesso, ed ora l'Italia sarebbe più florida, più sicura, più rispettata!

Noi battiamo una falsa strada! Distratti dalle miserie interne, che sono gravi, dalle lotte parlamentari, sovente a base di formule astratte, abbiamo perduto l'esatto concetto della nostra posizione nel mondo, che dovrebbe essere, invece, il fondamento della nostra esistenza e della nostra prosperità.

Se non fosse sufficiente la storia, la quale è una scienza, ad indicarci la giusta via, se non bastasse la geografia, altra scienza, a delineare chiaramente il nostro compito, dovrebbe metterci sull'avviso almeno la vista di quella poderosa irrefrenabile corrente, che trascina tutte le nazioni al mare. L'Italia sola, che ha i massimi interessi sul mare, vorrà essa andare a ritroso della corrente?

Qui è facile osservare, riconducendoci al principio, d'onde partimmo, che una delle misure, adottate in tutti i tempi e da tutti i Governi, per fare progredire la marina mercantile, è stata quella della protezione,

sotto forme più o meno diverse, che cominciò col monopolio, passò al privilegio, e finalmente si tramutò nei premi alle costruzioni ed alla navigazione. Questa è la terza causa, per cui la nostra marina mercantile non ha potuto e non può sostenere la concorrenza straniera; e cioè la mancanza o la insufficienza di una buona legge sui premi di navigazione e costruzione. Mi duole ritornare sopra questo argomento per fare un confronto, che dovrebbe umiliarci! Se le flotte mercantili giapponesi lottano ora con vantaggio con le più poderose Compagnie occidentali, non è tutto frutto e merito della iniziativa individuale. Già da parecchi anni quel popolo di piccoli uomini gialli ha la sua legge sui premi alla marina, la quale, sotto la scorta del Governo, ha inondato il mercato mondiale.

Il problema presente riguardo ai premi della marina mercantile si connette dunque intimamente con la prosperità marittima, cioè con la maggior sorgente della nostra ricchezza nazionale. Senza la protezione del Governo, che con questo mezzo viene in aiuto delle industrie navali e dei commerci marittimi, quando le iniziative private non siano sufficienti, queste industrie e questi commerci non possono far concorrenza ai mezzi poderosi, di cui dispone lo straniero non solo nel campo internazionale, ma anche nel campo nazionale, che già da questi è irvaso.

È doloroso pensare che, mentre lesiniamo sulla cifra di pochi milioni di premi, per la mancanza di una adeguata corresponsione di premi noi perdiamo annualmente parecchie centinaia di milioni di noli. Or l'avvenire va scrutato a grande distanza, e noi siamo miopi; vediamo i dieci milioni all'incirca che si spendono per la marina mercantile, e non vediamo i miliardi che si perderanno fra non molto per la insufficienza di questa protezione.

Ma non è questo il momento di allargare la questione; io, benchè le ritenga inadeguate al bisogno, voterò sempre in favore di quelle misure, che la Camera vorrà adottare a sollievo delle sofferenze della marina mercantile. Mi si permetta però che, concludendo, io faccia risaltare la grande, la suprema importanza della questione marittima e navale, che considero come la più essenziale e vitale non solo per la nostra prospe-

rità economica, ma anche per la stessa esistenza della Nazione italiana. (*Bravo!*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Luzzatto Arturo.

Luzzatto Arturo. Consenta la Camera che io, nel parlare su questo argomento, premetta una dichiarazione. Fin dall'inizio di questa discussione è apparso evidente che in questa legge sono in giuoco importanti interessi della industria siderurgica.

Ora io non voglio nascondere, cosa del resto già nota alla Camera, che mi trovo appunto ad essere direttore di una Società, che esercita una simile industria. È bensì da notare, come si dice anche nella relazione dell'onorevole De Martino, il quale precisa anche i nomi, che gli stabilimenti da me diretti non fabbricano specialità segnatamente destinate alla marina, ma piuttosto altri prodotti dell'industria siderurgica; ciò nondimeno comprendo che si vorrà egualmente attribuirmi la veste di interessato. Ma poichè sento qui nella Camera gli avvocati parlare spesso di cose che li interessano, sento gli agricoltori parlare continuamente degli interessi dell'agricoltura, perciò ho pensato che non vi possa essere ragione alcuna che vieti agli industriali di parlare degli interessi dell'industria, ed ho voluto prendere la parola, persuaso che sia cosa utile che coloro, ai quali si suppone una qualche competenza, esprimano il loro parere intorno al problema che si discute. Mi ha anche incoraggiato a parlare il fatto, che alla legge del 1896 si fa carico di essere stata come macchinata nell'ombra: forse si volle gettare sulla legge in discussione la stessa ombra mettendo nell'atmosfera un'aura di sospetti, aura di sospetti che una coraggiosa discussione da parte di industriali può, invece, far scomparire, dando così alle deliberazioni, che saremo per prendere, una molto maggiore serietà. E detto ciò entro senz'altro in argomento.

La legge del 1896 è stata criticata sotto tutti gli aspetti. Mi sembra però che non se ne sia ancora messo a nudo l'errore più grave, errore di massima che consisteva nel confondere insieme i premi di costruzione con quelli di navigazione. Infatti, essendo stabiliti premi di navigazione per le navi costruite in Italia e premi di costruzione purchè il materiale fosse comprato in Paese, ne veniva la logica conseguenza che il costruttore esigeva dall'armatore una parte del premio futuro di

navigazione, e che lo stabilimento siderurgico cercava di prendere al costruttore qualche cosa più del dazio di entrata. Si è così obbligato l'armatore a farsi costruttore e poi anche siderurgico per ovviare a questa collisione di interessi portata dalla legge stessa.

Ora, se a ciò avesse fatto attenzione l'onorevole Franchetti, avrebbe subito compreso la ragione della crisi presente nonostante le dichiarazioni fatte alle capitanerie di porto, e non avrebbe posto nel suo discorso del primo febbraio il dilemma che non esiste: « o sono fittizie le dichiarazioni o è fittizia la crisi. »

Le dichiarazioni sono state fatte dagli armatori nella speranza appunto che la legge continuasse ad aver vigore; e se la legge fosse abrogata, si affretterebbero a ritirare queste dichiarazioni.

Da questo mi pare che venga una prima logica deduzione: che, cioè, le due questioni devono essere completamente separate.

Il premio di navigazione lo si dia, se lo si crede necessario allo incremento della marina mercantile: lo si colleghi, se si crede, alle future convenzioni postali e marittime; si studi insomma *ex novo* la questione; ma non la si colleghi con la questione delle costruzioni in Italia, questione, che ha un'altra portata, un altro scopo.

Su questo argomento dei premi di navigazione, così come lo ho ora posto, dico subito che non ho una speciale competenza, ma poichè ho detto più sopra che deve essere studiata *ex novo* la questione, tengo a giustificare la ragione di tale asserzione.

Pur non avendo competenza speciale nella questione tecnica della navigazione, sono stato colpito dalla poca precisione dei dati portati a suffragio dei loro argomenti dagli oratori che mi hanno preceduto, e che hanno parlato contro il disegno di legge del Ministero.

Citerò qualche esempio. L'onorevole De Martino dice nella sua relazione che un *cargo-boat* di 4 mila tonnellate e del costo di un milione e mezzo dà annualmente con i noli bassi del 1895 e senza premi di navigazione un utile netto da interessi, ammortamento, assicurazione ecc., di lire 257,157, cioè più del 16 per cento!

Mi guarderò bene dal discutere particolarmente queste cifre; noto solo che il mer-

cato dei noli è mondiale (l'ha detto qui anche l'onorevole Alessio): cosicchè, se queste cifre fossero vere, per legge economica sarebbe talmente aumentato il numero dei piroscafi da coprire tutto il mare! (*Conversazioni*).

Che la guerra del Transwaal o la guerra della Cina abbiano prodotto una perturbazione sul mercato dei noli, una straordinaria richiesta, è verissimo; che in simili momenti per legge economica l'armatore guadagni anche il 100 per cento, sarà pure; ma che in tempi normali i noli medi potessero corrispondere a quelle cifre, non lo saprei spiegare in nessun modo.

In quelle cifre adunque ci deve essere qualche grosso errore: e sarà forse dove lo stesso onorevole De Martino stabilisce che i noli Cardiff-Genova daranno in un anno al medesimo piroscafo un ricavo di lire 375,000 mentre quelli Cardiff-Danubio darebbero lire 650,500 e quelli Cardiff-Plata lire 724,000.

Ma, egregi colleghi, vi par possibile che simili anomalie possano sussistere? Non è forse evidente, che se i noli per il Danubio o per il Plata fossero così remunerativi, in un dato momento si riverserebbero colà tutte le navi, in modo da ricondurli rapidamente alla stregua degli altri? E quando simili errori economici sono consacrati in una relazione, come possiamo noi con coscienza tranquilla accettarne le conclusioni?

E passo oltre.

Passo oltre per domandare una spiegazione all'onorevole Alessio.

Egli ha parlato della Navigazione Generale, e ci ha detto che i noli di questa sono più gravi di quelli della marina estera, e ne ha concluso che la Navigazione Generale ostacola così lo svolgimento della nostra marina mercantile.

Non discuto; ammetto anzi per un momento tutte le premesse; non capisco però la conclusione. Perchè pare a me che i noli elevati della Navigazione Generale, che sarebbe un concorrente, non fanno certamente danno all'armatore spicciolo, ma anzi lo dovrebbero favorire. Ma, mi conceda l'onorevole Alessio, nel suo bellissimo discorso, nel quale ha avuto movimenti oratorii, che gli invidio, anche in un altro punto manca la logica. Sulla base di un'antica relazione Franchetti, Ella afferma che sono più i piroscafi comperati all'estero che non quelli fabbricati

in Italia, e ne deduce che non conviene dunque la fabbricazione in Italia.

Parlerò poi del nuovo commercio da *robivecchi* di vapori, incoraggiato e lodato dall'onorevole Franchetti. Ora noto soltanto che, se non conviene fabbricare in Italia, nessuno fabbricherà e non occorrerà allora cambiarla la legge del 1896, perchè, restando lettera morta, non porterà nessun aggravio.

Come vede, dunque, la Camera, la questione è stata trattata magistralmente dal lato oratorio; ma, nel fondo, poco o punto è stata studiata, e, se è stata studiata, lo fu da un punto unilaterale. Una sola cosa è accertata: che cioè, al momento del rialzo dei noli, si rende inutile il premio di navigazione. E allora quale sarebbe la logica conseguenza? Non di sopprimerlo senz'altro pel futuro, e cioè quando forse i noli scemeranno, ma di disciplinarlo in modo diverso, cioè proporzionalmente al tasso dei noli stessi. Ma, ripeto ancora una volta, manco di competenza su questo argomento, e lascio perciò ad altri, se lo crederà, di concretare in cifre le conseguenze che mi paiono scaturire limpidamente da quello che ho accennato, e vengo senz'altro ai premi di costruzione.

Come ho già detto, l'errore fondamentale della legge era di confondere i premi; separate ora le due questioni, veniamo a parlare delle costruzioni.

Il premio deve essere rimborso solo di dazio o si deve andare magari ancora più in là, come vuole la Giunta del bilancio, e dare la franchigia?

Esaminiamo le due questioni; la prima che tocca il costruttore, la seconda l'industria siderurgica e tutte quelle altre non poche che danno i loro prodotti al costruttore navale.

I cantieri italiani, posti in diretta concorrenza coi cantieri esteri, specie inglesi, anche ottenendo la franchigia, si troveranno sempre ad avere lo svantaggio del nolo sui materiali e sul carbone importati e per di più tutto il congegno di tasse dirette ed indirette che grava il contribuente italiano; hanno inoltre una maestranza ancora non perfetta ed il capitale più caro, un insieme di condizioni di inferiorità che il collega Agnini calcola nel 15 per cento del costo della nave.

È dunque evidente che se vogliamo ottenere che si costruisca in Italia, si dovrà,

oltre alla franchigia, dare un premio; quale debba essere la misura di questo premio io non pongo qui in cifre; esso deve essere tale però che l'armatore abbia convenienza a comperare in Italia.

E qui la questione, o signori, se vogliamo parlarci schietti, esce dai confini di una semplice legge sulle costruzioni navali, qui si tratta di discutere un indirizzo economico.

Si è parlato qua e là nella discussione di liberismo e di protezionismo; ma poi, dalla bocca stessa dell'onorevole Agnini, avete sentito che la questione anche per loro è destinata ad uscire dalle teorie astratte, che saranno bellissime, ma che nelle condizioni attuali del mondo tenderebbero ad impoverire il paese nostro.

Nessuno certo può nè vuole contestare che la soppressione di tutte le barriere doganali sarebbe un sollievo per l'umanità, inquantochè la libera concorrenza porterebbe come conseguenza la prosperità e la possibilità di vivere solo alle industrie che si svolgono nelle migliori condizioni ed il lavoro umano potrebbe così dare il suo massimo effetto utile; ma a che serve rimanere nelle nuvole con queste aspirazioni ideali quando attorno a noi le barriere sempre più vengono elevate?

Se tutto intorno a noi si chiude una cerchia protezionista, protezionisti per forza dovremo essere ed anche i lavori meno convenienti dovremo fare da noi; ciò sarà sempre preferibile al farli fare all'estero, sia pure in migliori condizioni, ma senza avere i mezzi per pagarli, perchè i mezzi per pagarli, il mezzo per tenere la nostra bilancia commerciale, non può essere che l'esportazione dei nostri prodotti, esportazione che ci è in tutti i modi ostacolata.

Ed allora il calcolo da farsi è ben diverso. Se in una industria, come quella delle costruzioni navali, la mano d'opera ha così larga parte, se è vero ciò che gli economisti che vanno per la maggiore hanno stampato, e cioè che nel nostro paese il 60 per cento della mano d'opera è ripreso dal Governo sotto forma di tasse dirette ed indirette, si vede che un compenso di costruzione nella misura che propone l'onorevole Agnini, e che per distinguerlo da quello che rappresenta il rimborso dei dazi è bene chiamare premio di armamento, può essere concesso senza

nessuno vero aggravio per l'erario, poichè non sarà che il rimborso parziale delle tasse percette dall'erario stesso in virtù del lavoro portato dalle costruzioni medesime.

Questo premio dovrebbe essere ben separato da quello destinato a rimborsare i dazi del materiale comperato in Italia, e per evitare anzi gli inconvenienti della passata legge e rendere indipendenti i costruttori dai siderurgici, dai fabbricanti di macchine ecc., dovrebbe essere concesso indipendentemente dal vincolo dell'acquisto dei materiali in Italia e secondo quanto ho detto sopra, e cioè visto il vantaggio che ne ricava il Governo per le tasse dirette e indirette, potrebbe essere dato anche per le costruzioni destinate all'estero senza scapito alcuno.

Non faremmo così che seguiva l'esempio della Germania che ha premi di esportazione per quasi tutte le sue industrie, persino per quelle più naturali e fiorenti, cioè per le siderurgiche.

Ma questi concetti che tendono a favorire le costruzioni, sono tutti errati, secondo l'onorevole Franchetti, perchè si viene così a creare una crisi.

Dal 1865 al 1898 si sono varate appena 277,000 tonnellate (cito le sue cifre), col progetto attuale se ne varerebbero, Dio ci salvi, 352,000 in pochi anni!

Franchetti. Come tante? Non ho detto questo, ho detto che esistevano, il che è molto diverso.

Luzzatto Arturo. Ancora peggio. La produzione annua di 60,000 tonnellate di stazza lorda è dunque enorme, sproporzionata ai nostri bisogni.

Ciò detto, però, l'onorevole Franchetti se ne dimentica, e trova che si comperano all'estero annualmente 83,000 tonnellate di piroscafi; 60,000 fatte da noi sono troppe, viceversa poi ne entrano, oltre a queste, altre 80,000! È vero che queste 80,000 sono comperate bene: sono i rifiuti delle altre marine.

Questo commercio, che non è nelle proporzioni accennate, perchè ci sono molte demolizioni non dichiarate ancora, e questo dico conoscendo io parecchi piroscafi che furono comperati per la demolizione, che non navigano più, ma che ancora non furono denunciati e sono perciò ancora classificati, questo commercio, ripeto, non dimostra che la nostra cattiva condizione finanziaria.

Si è detto che comperando i vecchi vapori si fa un'economia di capitale; ma ciò che bisogna dimostrare si è che sia economia proficua, economia intelligente. I due anni ora trascorsi, anni di vera convulsione nei prezzi dei noli, non danno nessuna regola.

In condizioni normali chi vende un piroscalo per comperarne uno più perfetto, lo fa col criterio di avere macchine più moderne e capacità di carico maggiori, essendo ormai dimostrato che si ha economia di carbone, sia per la perfezione della macchina, sia per la sua migliore utilizzazione rispetto al carico trasportato, non aumentando il peso morto in proporzione dell'aumento di capacità, e che si ha economia di personale il quale sia per l'effetto utile di meccanismi più perfezionati, sia per le medesime ragioni dette pel consumo di carbone, non cresce nelle stesse proporzioni della capacità della nave.

Ora, quando si pensa che anche secondo i dati dell'onorevole De Martino, la mano d'opera è appena il settimo del totale delle spese di navigazione, in una nave costruita di recente, mentre il carbone anche quando è a basso prezzo rappresenta circa un terzo della spesa, come si può sostenere che la nostra mano d'opera marinaia a buon mercato rende lucroso l'esercizio per noi di vecchi vapori nei quali avremo un consumo di carbone molto maggiore? E poi la mano d'opera nella marina mercantile non è essa internazionale?

I vapori tedeschi hanno spesso dei cinesi dell'Asia a bordo, i quali costano ancora meno di questi poveri cinesi d'Europa, che sono gl'italiani, e mercè lo sfruttamento dei quali si vorrebbe inaugurare questa irrazionale industria.

Anche questo preteso vantaggio sfuma adunque, o signori, come nebbia al vento; l'argomento capitale degli onorevoli Alessio e Franchetti cade nel nulla.

Ma il ragionamento dell'onorevole Franchetti, che si vada incontro ad una crisi con le eccessive costruzioni, manca di base anche ammettendo che si navighi a più buon mercato. Infatti, se la nave costruita in Italia costerà all'armatore italiano non più che a quello inglese, se egli potrà navigare a più buon mercato, come mai si potrà parlare di crisi di produzione? Ma per la legge natu-

rale della concorrenza, porteremo via il lavoro all'estero, specie nei nostri porti dove spetta a noi ora solo il 46 per cento del movimento totale - avremo dunque nei nostri mari campo di svilupparci senza tema alcuna.

Mi sembra perciò che risulti chiaramente che da questo lato non ci possono essere preoccupazioni, e che il premio d'armamento sarebbe equo e giustificato.

E veniamo ora all'ultimo argomento: Franchigia doganale o rimborso di dazio.

A questo riguardo io non ho che a ripetere quanto ho detto pel premio speciale dovuto, a mio parere, al costruttore. E questo posso corredare di calcoli molto precisi.

Ma prima voglio far notare anche a questo riguardo alcune incongruenze nei ragionamenti del relatore e conseguentemente degli onorevoli Alessio e Prinetti. Si sono prese a pretesto alcune speculazioni di borsa che nulla hanno a vedere colla vera industria e dalle cifre prese nei momenti del massimo rialzo si è voluto trarne conclusioni sulla floridezza o meno dell'industria siderurgica, e notate che queste cifre si sono prese con logica molto strana tenendo per base dei calcoli un grosso stabilimento il quale ha quasi esclusivamente forniture per lo Stato, il quale, a detta degli stessi oratori, non è toccato da questa legge, ma sarà invece favorito da quella sulle nuove costruzioni della marina da guerra, e che viceversa poi si cita per provare coll'alto prezzo delle sue azioni che nessun danno verrà a quelli che veramente sono i veri colpiti, a quelli che non avranno nè corazze nè cannoni su cui rifarsi.

E non contenti anche di questi ragionamenti, se ne sono fatti altri ancora meno esatti e che hanno messo in cattiva luce tutta una categoria di industriali.

Si è detto cioè che la tirannia dei siderurgici era giunta a tale da porre ipoteche sui cantieri navali diffidando persino il Governo dal pagare i premi.

Ma, signori miei, che cosa mai andiamo almanaccando? in che mondo viviamo? Il fatto cui si è accennato è dei più semplici, dei più comuni, non esce dai fatti che riguardano le usuali transazioni private. Si tratta semplicemente di questo: Uno stabilimento aveva fornito merci, non era stato pagato e perciò vedendo in pericolo il suo credito, aveva ricorso ai mezzi che aveva creduto più adatti per rientrare nel suo, avrà

quindi fatti sequestri, preso ipoteche, tutto ciò insomma che gli sarà stato suggerito dagli avvocati, ma tutto ciò nè più nè meno di quello che avrebbe certo fatto l'onorevole De Martino per ricuperare un suo credito pericolante.

E per completare ancora la ormai larga serie delle inesattezze, si è poi ancora affermato, e questo è stato l'argomento principale dell'ex onorevole Farina, l'anno scorso, e dell'onorevole Prinetti quest'anno, che coi sindacati si erano artificialmente rialzati i prezzi dei materiali per l'industria navale.

Io non voglio qui toccare la questione dei sindacati, avremo campo di discorrerne in altra occasione; qui affermo un fatto soltanto, fatto che non teme smentita.

I prodotti siderurgici che servono all'industria navale non hanno mai fatto parte di nessun sindacato, anzi per patto espresso sono stati sempre esclusi da ogni qualunque vincolo.

Cade dunque tutta l'argomentazione basata sopra un fatto assolutamente insussistente.

Ed ora vengo da ultimo ad alcune osservazioni che per la competenza della persona da cui provenivano e per l'importanza delle cifre non possono non aver fatto impressione.

Si è detto infatti che non era il caso di parlare di crisi nell'industria siderurgica per poche migliaia di tonnellate all'anno non fornite ai costruttori navali, si precisò anzi in 20 mila questo quantitativo, mentre quell'industria aveva largo campo di svilupparsi, entrando ancora dall'estero annualmente oltre 120 mila tonnellate di ferri ed acciai.

A dire il vero se questa cifra fosse da prendersi così alla lettera, senza esaminarla un poco più in dettaglio, essa verrebbe a provare che la protezione dell'industria siderurgica che si dice eccessiva, è invece insufficiente. È notorio infatti che gli stabilimenti nazionali sono da alcuni anni a metà produzione e certo gl'industriali non si divertirebbero a tenere in gran parte inoperosi i loro impianti lasciando entrare prodotti esteri.

Ma i fatti sono ben diversi. L'Italia consuma pur troppo, e dico purtroppo perchè il consumo di ferro è un indizio di civiltà e progresso, pochissimo ferro, una quantità irrisoria rispetto alle altre nazioni, e ne viene

per conseguenza che ci sono alcune misure speciali le quali domandano attrezzatura speciale, metodi di fabbricazione pure speciali, e che consumandosi in Italia in quantità troppo piccola non permettono che si facciano da noi gli impianti opportuni.

Se non credessi di tediarla la Camera io potrei entrare nei più minuti dettagli, ho qui del resto tutti i documenti in proposito. La questione ha preoccupato talmente gli industriali che vedevano ogni giorno scemare il lavoro, da indurli a mettere degli impiegati appositi ai confini per avere delle statistiche molto più esatte di quelle ufficiali. Purtroppo da queste statistiche non si è trovato che poco o quasi nulla nelle 40,000 tonnellate di ferri ed acciai introdotti.

Dico 40 mila, perchè a completare le 90 e non 120 mila tonnellate di introduzione, vengono poi le rotaie per tonnellate 22.500 e le lamiere per 25.000. Le rotaie si fanno dallo stesso stabilimento che fornisce allo Stato corazze e cannoni ed il consumo d'Italia non è tale normalmente da consigliare nuovi impianti. La responsabilità di quell'introduzione dall'estero, che proverrà certo da concorrenza di prezzi, non può ricadere sugli altri industriali che sarebbero ora invece colpiti dalla franchigia doganale.

Per le lamiere la ragione è ovvia: la legge del 1896 e l'aumento dei noli diedero una forte spinta alle costruzioni e si montarono subito le acciaierie; ma l'anno scorso viceversa poi vennero i pentimenti su questa legge e mentre gli impianti delle acciaierie non erano tutti al completo, i costruttori per paura di perdere il premio, spinsero, accelerarono i lavori ed ecco che si ebbe il bel risultato di una forte introduzione dall'estero, mentre ora che le acciaierie si sono montate e che tutto sarebbe pronto, le costruzioni con materiale italiano si pensa ad abbandonarle.

Da tutto quanto ho ora esposto ne viene dunque di conseguenza evidente, che mentre per i ferri ed acciai in genere non si può assolutamente far calcolo sopra una diminuzione di introduzione dall'estero di profili i quali hanno troppo poco consumo tra noi da meritare un apposito impianto, col concedere la franchigia doganale pei costruttori navali si viene a togliere all'industria italiana dal 25 al 30 per cento del suo lavoro perchè si colpiscono più specialmente i prodotti che si

possono fare dagli stabilimenti nazionali e pei quali si sono espressamente attrezzati. Ora se si considera che in queste diverse industrie sono impiegati più di 150 milioni i quali non sono più milioni di pochi capitalisti, ma rappresentano trattandosi di Società per azioni denaro di tutti, si vede che la questione ha una certa importanza anche all'infuori della questione operaia.

Ma un'altra considerazione apparentemente molto grave si è fatta. Si è detto cioè: 20 mila tonnellate che si tolgono alla siderurgia valgono al massimo 6 milioni — dovremo noi pagare 6 milioni di premi cioè il valore della merce per ottenere che pochi operai lavorino?

Veramente simile ragionamento deve essere sfuggito in un momento di oblio, poichè esso non resiste ad una anche grossolana analisi.

L'importanza della somma che si deve pagare per ottenere che in Italia si costruiscano navi in concorrenza con l'estero, proviene, come abbiamo visto, da diversi elementi; ed oratori di me certo più competenti, per quel che riguarda la marina vi hanno dimostrato poi che ci sono delle cifre che non rappresentano spesa, ma partita di giro: per quel che riguarda però la siderurgia il calcolo è di una semplicità esemplare.

Poichè si è parlato da un lato di 20 mila tonnellate e dall'altro di 6 milioni, vediamo un poco invece quale è la spesa che è portata dalla protezione accordata alla siderurgia.

Il dazio sui ferri ed acciai è di 6 e di 7 franchi al quintale, media 6,50, 20 mila tonnellate per 6,50 — un milione e 300 mila, non un soldo di più.

Il carico dello Stato dunque per questo titolo, se invece della franchigia si dà il rimborso del dazio, non è di 10, non è di 6 milioni, ma di un milione e 300 mila lire.

Io, lo ripeto, non farò i conti delle tasse di ancoraggio, di registro ecc., rifarò invece il calcolo dei dazi e delle tasse dirette ed indirette percette dal Governo sul lavoro fatto in Italia negli stabilimenti siderurgici.

Per arrivare dalla ghisa ai prodotti laminati attraverso il lingotto d'acciaio, le operazioni sono due e per alcune dimensioni anche tre, con un calo sulla materia prima assai vicino al 30 per cento.

Per far 20 mila tonnellate si introducono

dunque 26 mila tonnellate di materia prima e si pagano dazi di entrata in ragione di un franco al quintale, cioè 260 mila lire; si pagano inoltre dazi sui mattoni refrattari, cinque lire al chilo di dazio sulle leghe metalliche per l'acciaio, dazi sugli olii lubrificanti, ecc., in tutto circa lire 85 mila.

La mano d'opera di trasformazione è non minore di 8 lire al quintale per l'insieme delle operazioni e quel tale 60 per cento che il Governo recupera diventa 4,80 al quintale e per 20 mila tonnellate lire 960 mila. Se sommiamo 960 mila con 260 mila, con 85 mila e mettiamo contro la spesa di un milione e 300 mila, quale è il sacrificio effettivo dello Stato? Dove sono i milioni sprecati dall'erario a vantaggio di pochi industriali?

E davanti all'eloquenza di queste cifre vale proprio la pena di procurarsi il lusso di una crisi operaia, industriale ed economica delle più gravi? Io pongo il quesito, e così posto, pare a me di averlo anche risolto.

Provato dunque che nessuna convenienza può avere lo Stato a concedere la franchigia dal punto di vista economico anche ammettendo che questa franchigia doganale funzionasse regolarmente, io potrei non esaminare l'altro lato della questione, già accennato dall'onorevole Fiamberti, il pericolo del contrabbando.

Lungi da me l'idea di recare offesa ad industriali egregi, ma la legge è legge e deve essere fatta in modo da garantirsi dalle frodi. Ora i cantieri navali per natura loro disposti sul mare, in gran parte aperti, come saranno custoditi? O dovrete stabilire una sorveglianza delle più costose oppure correte pericolo del contrabbando, ed allora non più il quarto della produzione dell'industria siderurgica sarà colpito, allora limiti non ce ne saranno più davvero.

E se invece vorrete stabilire il rimborso del dazio sulle bollette di dazio pagate e previa verifica della stazza della nave, vedrete riapparire all'orizzonte la possibilità del commercio delle bollette come per il riso di infausta memoria; allora la siderurgia nazionale sarà forse meno danneggiata, ma sarà frodato l'erario e voi pagherete i premi in via indiretta ed in somma molto maggiore sotto forma di diminuzione di entrata doganale.

Da qualunque lato si consideri dunque la questione, il provvedimento proposto dalla

Giunta del bilancio riescirebbe esiziale alla economia nazionale — deve perciò logicamente venire respinto. Ed io confido che la Camera vorrà ben ponderare prima di prendere una via così perigliosa come quella verso la quale ci si vorrebbe condurre.

Studiamo pure affinché ingordi speculatori non sfruttino il bilancio dello Stato, ma non mettiamo nello stesso fascio anche gli interessi più legittimi con queste esperienze di liberismo fatte così non più in *anima vili* degli speculatori, che ormai si sono posti al coperto, ma degli operai delle nostre officine i quali, si assicuri l'onorevole Franchetti, sono per noi molto meno carne da cannone che non lo fossero, per alcuni proprietari, nella scorsa estate, i poveri scioperanti di Molinella. (*Bravo! Bene!*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Brunialti.

Brunialti. Mi permetta la Camera poche parole, dettate da una ragione, direi quasi, topografica. Sin da quando è venuta innanzi a noi questa legge sui premi della marina, Venezia aveva cercato di avere difensori di me più autorevoli e soprattutto più competenti, ed ho dovuto acconciarmi a parlare eccitato dal ricordo dei miei antichi, che dei loro boschi alimentavano le flotte della Repubblica.

I nostri operai, onorevoli colleghi, non hanno fatto sciopero; Venezia non ha mandato qui armatori ed industriali a sostenere le sue ragioni. Eppure anche Venezia ha cantieri, industrie marittime, e società di navigazione, le quali meritano che una parola si elevi, anche tra i rappresentanti di quella regione, in difesa della legge.

Vero è che io sperava di risparmiare persino queste poche parole, dopo la crisi. Mi pare, infatti, che l'argomento più decisivo a favore dei premi per la marina mercantile si possa dedurre da quanto è avvenuto durante e dopo la crisi ministeriale. I fautori di questa legge potevano bene attendersi che, formato il nuovo Gabinetto, vedendo ancora al banco ministeriale l'onorevole Morin ed all'ordine del giorno la discussione della legge, non fosse più necessario aggiungere parola in sua difesa. Noi abbiamo avuto, infatti, un altro splendido esempio della verità asserita da quell'autore inglese, il quale chiamava il Governo costituzionale « Governo del compromesso ». Dell'amministrazione presente fanno

parte alcuni tra coloro, che più fieramente si erano elevati contro la legge che discutiamo, alcuni di coloro, che più severamente avevano combattuto i premi alla marina mercantile. Ma allorquando questi uomini sono arrivati al Governo, allorquando hanno sentito sulle loro spalle la responsabilità, che è propria di chi dirige la pubblica cosa, essi hanno compreso la necessità di venire almeno ad un compromesso tra i principî assoluti e le positive realtà delle quali l'uomo di Stato deve pur tener conto. (*Bene!*)

Noi dobbiamo dunque considerare come il più valido argomento a sostegno di questa legge il fatto che, presentata dal Ministero precedente, essa viene oggi sostenuta dal presente Gabinetto, sebbene, come è proprio di ogni savio compromesso, sacrificando qualche cosa anche a coloro, che di questa legge erano stati avversari. Non più dieci milioni, ma soltanto otto si chiedono al pubblico erario. Che cosa rappresentano, onorevoli colleghi, questi otto milioni? Che cosa rappresentano i due milioni, che andrebbero a far parte di quelle economie alle quali ieri ha accennato l'onorevole presidente del Consiglio esponendo il suo piano finanziario? Evidentemente l'onorevole ministro della marina e i suoi colleghi debbono esser convinti che gli otto milioni ora proposti rappresentano il minimo, a cui si poteva discendere, per impedire, da un lato che i cantieri si chiudessero, dall'altro che il Governo venisse meno nel modo più aperto agli impegni presi.

L'onorevole Albertelli, accennando agli impegni presi, ha ammesso egli pure che debbano essere rispettati, non perchè questo valga ad alimentare il lavoro nazionale, bensì per mantenere quella solenne promessa che fu data dal Governo con un disegno di legge, il quale, se può in qualche parte essere diminuito per sopravvenute pubbliche necessità, se può essere in parte diminuito, anche tenendo conto dei guadagni superiori ai preveduti, che sono stati fatti da due anni dalle industrie marittime, non deve essere però ridotto fino al punto da costituire un vero fallimento doloroso, invece di un amichevole concordato fra lo Stato, che ha fatta la legge, e coloro che ne hanno approfittato.

Gli emendamenti, ai quali anch'io, con altri colleghi, ho apposto la firma, rispetto al passato rappresentano, a nostro avviso, qualche cosa di simile a questo concordato. Il quale

sarà anche più onesto, se il Governo accetterà cogli altri l'emendamento, che abbiamo presentato riguardo ad un lieve aumento del premio accordato dall'articolo 4, che da quaranta proponiamo sia portato almeno a quarantacinque centesimi. Non è solo questione d'un lieve aumento; ma è questione di tener conto soprattutto del fatto, che, se i noli hanno potuto elevarsi per alcuni anni, essi tendono oggi ad una forte diminuzione ed i vantaggi ottenuti anche dagli armatori andranno ben presto perduti.

Ma è soprattutto riguardo alle nuove costruzioni che noi speriamo il Ministero e la Camera vorranno far buon viso ai nostri emendamenti.

Il disegno di legge, nel proporre le nuove costruzioni e nell'accordare i premi nella misura da esso stabilita, secondo gli emendamenti che abbiamo formulati, non esagera alcun beneficio per i costruttori. A tale riguardo l'onorevole Albertelli ha messo innanzi alcune cifre, sulle quali mi permetto di richiamare tutta l'attenzione della Camera, perchè esse dimostrano quanto questi calcoli a base di statistiche possano talvolta essere fallaci. L'onorevole Albertelli ha enormemente esagerato il guadagno dei nostri costruttori, quando dice che fanno pagare i bastimenti da essi costruiti il venti per cento di più di quello che si pagano in Inghilterra, oltre il guadagno che hanno coi premi. Il *cargo-boat* tipo, che ha più volte navigato, in questa discussione, sui banchi della Camera, in luogo di un milione e 500 mila, costerebbe un milione e 300 mila, e in ciò siamo d'accordo.

Ora, dice l'onorevole Albertelli, se oltre a questo maggior prezzo, si dà anche il premio, è evidente che il costruttore guadagnerà 548 mila lire. Ma io domando all'onorevole Albertelli: Qual'è l'armatore ingenuo, che sia disposto ad acquistare in Italia, al 20 per cento di più, il bastimento, che può acquistare in Inghilterra col 20 per cento di meno? Qual'è l'armatore che voglia spendere un milione e 300 mila lire in Italia, invece di spendere un milione e 100 mila lire in Inghilterra?

Dunque le 340 mila lire date di premio, che non erano mai tante e saranno ora anche meno, non debbono essere sommate con queste 200 mila lire debbono essere sottratte; e la differenza sarà sempre minore della metà di quella che l'onorevole Albertelli ha affermata.

Albertelli. Non è vero.

Brunialti. È questione di cifre!

Che se ciò non fosse, io domando: perchè, dal giorno che la legge è stata sospesa, i cantieri non hanno continuato le loro costruzioni? Perchè si continuano a licenziare operai da questi cantieri, appena le costruzioni, che erano iniziate si vanno compiendo? Perchè lo sciopero di Palermo? Perchè le minacce che si elevano da altre città? È evidente che c'è un minimo di guadagno, al di sotto del quale i costruttori preferiscono di chiudere i cantieri, piuttosto che costruire a pura perdita. Ora è appunto questo minimo, che la legge deve garantire coi premi, così come sono stati coordinati nel disegno di legge e meglio negli emendamenti sui quali noi richiameremo la vostra attenzione.

Con l'aiuto di questi premi soltanto, saranno possibili in Italia costruzioni navali. Ora nessuno ha osato affermare, in questa discussione, che l'Italia possa chiudere senz'altro i suoi cantieri; nessuno ha affermato che l'Italia possa cessare d'essere potenza marittima.

Se dunque vogliamo mantenere i nostri cantieri, dobbiamo assicurare ad essi almeno quel minimo di lavoro che è necessario alla loro esistenza.

Delle due cose l'una o l'altra accadrà: o i noli cesseranno di diminuire, e si avranno nuovi aumenti, ed allora al minimo di costruzioni che la legge sui premi assicura se ne aggiungeranno altre, i cantieri potranno estinguere gradualmente le spese di impianto, potranno educare valide e abili maestranze; potranno avere capitali a buon mercato, per guisa che, e questo sarà appunto l'effetto della legge, fra alcuni anni potranno costruire senza bisogno di premi. Ovvero queste circostanze favorevoli non si avvereranno; continueranno ad imperversare circostanze contrarie, ed allora se non altro, invece di una terribile crisi che getterebbe immediatamente sul lastrico migliaia di operai, i cantieri si chiuderanno gradualmente: morranno lentamente invece di morire di morte violenta, si chiuderanno con minor pregiudizio di quegli interessi delle classi operaie che noi, insieme con gli altri, dobbiamo vigorosamente difendere.

Non credo opportuno entrare in maggiori particolari, soprattutto riguardo agli emendamenti che abbiamo presentato. Altri, ne dirà le ragioni quando verranno in discussione alla

Camera; dirà come noi abbiamo soprattutto mirato ad assicurare ai cantieri italiani, questo minimo di costruzioni che è necessario per mantenerli in vita, questo minimo di costruzioni, senza del quale non è possibile sostenere nè le spese generali, nè tutte le altre che all'industria marittima si collegano.

Noi speriamo con l'aiuto di questa legge, per quanto ridotta ai minimi termini, che questi cantieri possano ancora fiorire. Noi speriamo anzi, che tutte le industrie, che sorgono intorno ad essi, possano svolgersi, e mettersi in condizione di vivere fra pochi anni senza l'aiuto dei premi.

E siamo lieti soprattutto di vedere, come questa convinzione di noi, che abbiamo difesa la legge, sia oggi comune anche ad uomini, i quali pochi giorni fa la combattevano aspramente; di vedere che, quando si tratta dei veri interessi del paese, gli uomini superiori sanno dimenticare le loro idee astratte, le loro inclinazioni personali, e mettere al disopra di ogni cosa l'interesse del nostro paese. (*Bene! Bravo!*)

Presentazione di relazioni.

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

De Bernardis. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: Transazione fra lo Stato ed il comune di Napoli per l'assegno alla beneficenza e compensazione di ragioni di debiti e crediti.

Presidente. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

Afan de Rivera. Domando di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Afan de Rivera. Pregherei la Camera di dichiarare urgente questo disegno di legge, e di volerlo inscrivere nell'ordine del giorno appena sarà possibile.

Presidente. Onorevole ministro dell'interno, ha inteso?

Giolitti, ministro dell'interno. Non ho alcuna difficoltà che sia dichiarato urgente.

Presidente. Allora, se non vi sono osservazioni in contrario, la urgenza s'intenderà ammessa.

(*L'urgenza è ammessa.*)

Onorevole Calleri Enrico, la invito a recarsi alla tribuna per presentare due relazioni.

Calleri Enrico. Mi onoro di presentare alla Camera le relazioni su due domande di autorizzazione a procedere in giudizio contro l'onorevole De Nicolò.

Presidente. Queste relazioni saranno stampate e distribuite.

Sull'ordine del giorno.

Presidente. Spetterebbe ora di parlare all'onorevole Agnini.

Agnini. Onorevole presidente, poichè prima di me ha chiesto di parlare per fatto personale il collega Alessio, e ci troviamo in opposizione di concetti, mi parrebbe che, per economia di tempo, ed anche per la precedenza del fatto personale, sarebbe bene che Ella desse a lui prima la facoltà di parlare, così io potrò replicare agli argomenti che egli sarà per svolgere.

Presidente. Sta bene, Ella parlerà dopo che il collega Alessio avrà svolto il suo fatto personale.

Onorevole Torrigiani, ha facoltà di parlare.

Torrighiani, relatore della minoranza. Sono agli ordini della Camera, salvo che il Governo voglia parlare prima del relatore della minoranza della Giunta.

Presidente. Onorevole ministro della marina, che cosa intende fare?

Morin, ministro della marina. Desidererei di parlar domani.

Presidente. Sta bene. Allora il seguito di questa discussione è rimandato alla seduta di domani.

Interrogazioni e interpellanze.

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

Lucifero, segretario, legge:

« Il sottoscritto chiede di interrogare l'onorevole ministro del tesoro sui gravi inconvenienti arrecati al commercio dalla eccessiva circolazione delle monete di rame che si verifica specialmente in Lombardia.

« Borsani. »

« Il sottoscritto chiede di interrogare gli onorevoli ministri dell'interno e della pubblica istruzione per sapere se, dopo le ripetute formali promesse e i rinnovati studi, intendano provvedere all'educazione dei sordomuti.

« Credaro. »

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro delle poste e dei telegrafi, per sapere se e come intenda provvedere perchè siano adoperate le carrozze automobili nel servizio postale.

« Rossi Enrico. »

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro dell'istruzione pubblica, per sapere se intenda provvedere a migliorare la sorte dei maestri di ginnastica retribuiti sinora con lo stipendio di lire 38 mensili.

« Monti-Guarnieri. »

« I sottoscritti chiedono d'interrogare gli onorevoli ministri delle poste e dei telegrafi, di grazia e giustizia e delle finanze per sapere se intendano mantenere la promessa di estendere alla registrazione degli atti notarili nei luoghi che non sono sedi di ufficio di registro le stesse agevolazioni stabilite per la registrazione delle sentenze dei conciliatori.

« B. Spirito, G. D'Andrea, Ruffo, E. Maresca. »

« I sottoscritti chiedono d'interrogare l'onorevole ministro di agricoltura e commercio sulla insufficiente concessione della facoltà d'alcoolizzare i vini destinati al trasporto oltre Oceano e nei paesi caldi, con danno dei produttori ed a differenza di ciò, che i paesi esteri fanno verso l'Italia.

« Simeoni, Curioni, Materi, Marco Rocco, De Prisco, Della Rocca, Ruffo, Ungaro, Paolo De Luca, Mazzella, Afan de Rivera. »

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno per sapere quali provvedimenti intenda adottare per ricondurre sotto la legge comune il municipio di Faenza da più mesi abbandonato a quasi completa anarchia amministrativa senza bilancio preventivo e col Consiglio pienamente esautorato.

« Caldesi. »

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro d'agricoltura e commercio per sapere quali provvedimenti furono presi per ultimare prontamente gli studi delle opere idrauliche del fiume Tirso, ed iniziare i lavori, contemplati dalla legge del 1897.

« Carboni Boj. »

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro dell'istruzione pubblica per sapere quando e come intenda dare stabile assetto alle Università Sarde, per toglierle dallo stato d'inferiorità d'insegnamento, nel quale esse si trovano di fronte a tutte le altre Università del Regno.

« Carboni-Boj. »

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro delle poste e dei telegrafi per sapere quali provvedimenti intenda prendere per assicurare il regolare funzionamento delle comunicazioni marittime fra Civitavecchia e Golfo Aranci.

« Carboni-Boj. »

« I sottoscritti chiedono d'interpellare il ministro dell'istruzione pubblica, per sentire se dopo la lodevole disposizione ministeriale per cui nessun professore straordinario può essere d'ora innanzi eletto senza concorso, non creda equo e decoroso disporre che il concorso venga aperto anche per le cattedre universitarie attualmente occupate da professori straordinari eletti senza concorso, o apposto, o precedente di poco l'epoca della nomina.

« Gatti, Celli, Albertoni, Berenini, Ferri, Credaro, Chiarugi. »

« I sottoscritti chiedono di interpellare l'onorevole ministro di agricoltura, industria e commercio per apprendere se intenda provvedere ad aumentare il fondo dell'invalidità presso la Cassa Nazionale di Previdenza, ciò che costituirebbe la miglior propaganda per la benefica istituzione.

« Cottafavi, Pozzo Marco, Soulier, Gianolio, Medici, E. Calleri, Colonna, Solinas-Apostoli, Scalini, Malvezzi. »

« Il sottoscritto chiede d'interpellare l'onorevole ministro delle finanze intorno a una anticipata revisione della tassa fabbricati

eseguita, specialmente nel distretto della agenzia d'Ivrea, con criterii d'inaudito fiscalismo; e per sapere come intenda provvedere contro quei funzionarii che seminano malcontento e sfiducia nelle popolazioni, minacciando o deridendo i contribuenti e mercanteggiando le rendite da accertarsi in modo poco compatibile con un Governo liberale.

« Francesco Farinet. »

Presidente. Le interrogazioni saranno iscritte nell'ordine del giorno secondo l'ordine della presentazione; quanto alle interpellanze gli onorevoli ministri, ai quali sono dirette, diranno in altra seduta se e quando intendano che siano svolte.

La seduta termina alle ore 18,5.

Ordine del giorno per la seduta di domani.

1. Interrogazioni.
2. Verificazione di poteri: Elezioni contestate dei collegi di Gessopalena (eletto Masciantonio), di Milano II (eletto Maino), di

Stradella (eletto Montemartini), di Macerata (eletto Pantaleoni).

3. Svolgimento d'una proposta di legge del deputato Luzzatti per autorizzare il Banco di Napoli a compiere operazioni di credito agrario.

4. 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).

Discussione del disegno di legge:

5. Spese straordinarie militari pel quinquennio finanziario dal 1° luglio 1900 al 30 giugno 1905 (82).

PROF. AVV. LUIGI RAVANI

Direttore dell'ufficio di revisione.