

## LXXVIII.

## TORNATA DI VENERDÌ 15 MARZO 1901

## PRESIDENZA DEL PRESIDENTE VILLA.

## INDICE.

<b>Comunicazioni</b> della Presidenza (Nomina di Commissari; proroga del giuramento del deputato IMBRIANI . . . . . Pag. 2511-38	
<b>Disegno di legge</b> ( <i>Seguito e fine della discussione</i> ). . . . .	2511
Marina mercantile:	
ALESSIO . . . . .	2521
BETTÒLO . . . . .	2521-24
BRUNIALTI . . . . .	2514
CABRINI . . . . .	2532
CHIESA . . . . .	2529
DANEO GIAN CARLO . . . . .	2516-17
FABRI . . . . .	2531
FASCE . . . . .	2530
FERRARIS MAGGIORINO . . . . .	2522-30-35
FIAMBERTI . . . . .	2523
FRANCHETTI ( <i>relatore</i> ) . . . . .	2517-26-27-28-38
GALLI . . . . .	2512-14-15-27
GAVOTTI . . . . .	2525
GUERCI . . . . .	2534
LUZZATTO A. . . . .	2518-25-30
MORIN ( <i>ministro</i> ). . . . .	2513
	2517-18-20-23-26-27-31-37
PANTALEONI . . . . .	2524
PANTANO . . . . .	2519-20-24-32-37
PELLEGRINI . . . . .	2522
PICARDI ( <i>ministro</i> ) . . . . .	2533
<b>Domanda</b> di procedere contro i deputati BADALONI, MORGARI, MACOLA ( <i>Annunsio</i> ). . . . .	2504-05
<b>Giuramento</b> del deputato VALLONE. . . . .	2531
<b>Interrogazioni:</b>	
Viabilità (Valle d'Acri):	
CAMERA . . . . .	2506
NICCOLINI ( <i>sotto-segretario di Stato</i> ). . . . .	2505
Viaggi ridotti (Operai emigranti):	
GUERCI . . . . .	2507
NICCOLINI ( <i>sotto-segretario di Stato</i> ). . . . .	2507
Impianti elettrici:	
BORSANI . . . . .	2508
RONCHETTI ( <i>sotto-segretario di Stato</i> ). . . . .	2507

## Buoni di cassa:

DE NOBILI ( <i>sotto-segretario di Stato</i> ) . . . . . Pag.	2509
ENGEL . . . . .	2509
RAMPOLDI . . . . .	2509

## Sevizie contro italiani in Trento:

DE MARTINO ( <i>sotto-segretario di Stato</i> ) . . . . .	2510
SOCCHI . . . . .	2511

**Osservazioni e proposte:**

## Lavori parlamentari:

DE BERNARDIS . . . . .	2538
GIOLITI ( <i>ministro</i> ). . . . .	2538
NASI ( <i>ministro</i> ) . . . . .	2539
RAMPOLDI . . . . .	2538
ZANARDELLI ( <i>presidente del Consiglio</i> ). . . . .	2538

**Verificazione di poteri (Convalidazioni)** . . . . . 2503

La seduta comincia alle 14,5.

**Ceriana Mayneri**, segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

**Congedi.**

**Presidente.** Hanno chiesto un congedo, per motivi di famiglia, gli onorevoli: Vollaro-De Lieto di giorni 6 e Cuzzi di 8; per motivi di salute gli onorevoli: Cesaroni, di giorni 15, e Della Rocca di 8.

(Sono conceduti).

**Verificazione di poteri.**

**Presidente.** La Giunta delle elezioni, nella tornata pubblica di ieri, ha verificato non essere contestabile l'elezione seguente e, concorrendo nell'eletto le qualità richieste dallo

Statuto e dalla legge elettorale, ha dichiarato valida l'elezione medesima: Collegio di Noto; eletto, Di Rudini Carlo.

Do atto alla Giunta di questa sua comunicazione e, salvo i casi d'incompatibilità preesistenti e non conosciute fino ad ora, dichiaro convalidata la elezione dell'onorevole Di Rudini Carlo.

Do pure atto alla Giunta stessa della seguente comunicazione: « La Giunta delle elezioni, sostituendosi all'assemblea dei presidenti del Collegio di Maglie, ha proclamato eletto in quel Collegio, in sede di ballottaggio, l'onorevole Antonio Vallone, riservando ogni giudizio sul merito. »

### Domande di procedere.

**Presidente.** Dal procuratore del Re presso il tribunale di Venezia è pervenuta la seguente lettera:

Venezia, 7 marzo 1901.

*A. S. E. il Presidente della Camera dei Deputati*  
Roma.

Il 14 gennaio scorso a cura dell'editore Marco Baldrocco si pubblicava in Venezia un opuscolo scritto dall'onorevole Nicola Badaloni ed intitolato *La storia di un paioolo*.

La novella in sè stessa e più ancora le conseguenze che se ne traggono appaiono dirette all'incitamento all'odio fra le classi sociali ed in ispecie fra i capitalisti ed i lavoratori.

Ordinatosi il sequestro dell'opuscolo, si iniziò procedimento contro l'editore il quale a sua difesa dichiarava che quella pubblicazione era stata esplicitamente consentita dal suo autore, l'onorevole Nicola Badaloni.

Occorre pertanto procedere contro l'onorevole Badaloni come imputato del reato previsto dagli articoli 247 del codice penale e 1° della legge 19 luglio 1894, e siccome egli è deputato al Parlamento il procuratore del Re di Venezia chiede alla Camera dei Deputati l'autorizzazione a procedere contro l'onorevole Nicola Badaloni come imputato di eccitamento all'odio fra le classi sociali (articoli 247 del Codice penale e 1° della legge 19 luglio 1894 numero 315) ed a poterlo eventualmente citare in giudizio dinanzi al tribunale di Venezia.

*Il procuratore del Re*  
Riceì.

Dal procuratore del Re presso il tribunale di Torino è pervenuta la seguente lettera:

Torino, il 7 Marzo 1901.

*A. S. E. il Presidente della Camera dei Deputati*  
Roma.

Con ordinanza 3 febbraio 1901 l'Illustrissimo signor Procuratore Generale del Re presso la Corte d'Appello di questa città promuoveva il sequestro del numero 25 del giornale *Sempre Avanti* in data 4 febbraio 1901 ritenendo che nel suo complesso, ma specialmente nell'articolo col titolo « I fonditori » contenesse gli estremi di reato a senso dell'articolo 247 Codice penale.

La copia di detto giornale presentata allo ufficio della Procura Generale a norma dello articolo 42 del Regio Editto 26 marzo 1848 sulla stampa, reca la firma in minuta di Oddino Morgari Direttore-responsabile e non solo per la considerazione di diritto che la presentazione della prima copia alla Procura Generale equivale in tema di periodici a pubblicazione, ma per le assunte preliminari indagini è assodato che il giornale poté prima del sequestro trovare larga diffusione in Torino ed altrove.

Della incriminabilità del contenuto del giornale e specialmente dell'articolo « I fonditori » la prova, meglio che da qualsiasi commento, esurge dalla lettura dell'articolo stesso. Basti rilevare che vi si dipinge la condizione degli operai fonditori di fronte ai padroni di opifici, come quelli di schiavi i quali debbono coniare monete a servizio degli ozi, dei lussi, delle concubine dei padroni che si chiamano *i re capitalisti*, re tiranni così da impedire ai sudditi non pur di passare con la sposa le notti ma sin'anco di cibarsi, e da adoperare, per rendere più proficua *la zecca, lo staffile del cottimo* contro il povero operaio per lasciarlo da ultimo con la lingua fuori un palmo, e con in mano un pugno di mosche.

E perchè non si possa equivocare sullo scopo ultimo al quale l'articolo mira, la lotta ad oltranza, anche al di là dei mezzi pacifici, paragonata la condizione degli operai a quella di sudditi in balia di despoti, che chiedono e *lottano* per una costituzione si conchiude: « La resistenza fu feroce, disperata:

l'attacco fu glorioso, e si chiuse dovunque con la vittoria del popolo. »

Non pare pertanto si possa dubitare che il contenuto del periodico sequestrato suoni quanto meno incitamento all'odio tra le varie classi sociali in modo pericoloso per la pubblica tranquillità; tanto più pericoloso in quanto il giornale veniva lanciato tra gli operai in pieno momento di sciopero.

In queste condizioni di cose per la prosecuzione della procedura essendo necessario chiamare a discolpa il detto signor Oddino Morgari con mandato di comparizione e risultando che il medesimo ha l'onore di appartenere alla Rappresentanza Nazionale, il sottoscritto è in dovere di rivolgersi all'Ecceellenza Vostra perchè voglia provocare dalla onorevole Camera dei deputati, a senso dell'articolo 45 dello Statuto, autorizzazione a procedere contro l'onorevole signor Oddino Morgari deputato al Parlamento, siccome imputato di delitto previsto e represso dallo articolo 247 codice penale.

*Il Procuratore del Re*  
PIOLA

Dal procuratore del Re presso il tribunale di Venezia è pervenuta la seguente lettera:

Venezia, 7 marzo 1901.

A S. E. il Presidente della Camera dei deputati.

Roma.

Il 15 febbraio scorso pubblicavasi in Venezia il numero 46 del periodico *La Gazzetta di Venezia* nel quale leggevasi l'articolo intitolato: *La risoluzione della crisi*. Nel complesso dell'articolo e specialmente nei suoi primi periodi si esprimono in forma derisoria concetti che recano offesa alla Sacra Persona del Re.

Eseguitosi il sequestro di quel giornale si iniziava procedimento contro il suo gerente, il quale a sua discolpa dichiarava ciò che si era esplicitamente affermato in un articolo intitolato *Il nostro sequestro* contenuto nel numero 47 della *Gazzetta di Venezia* del 16 febbraio scorso, che cioè l'onorevole Ferruccio Macola era l'autore dell'articolo incriminato.

Occorre pertanto procedere contro l'onorevole Macola come imputato del reato previsto dall'articolo 19 del Regio Editto sulla stampa 26 marzo 1848, e siccome egli è de-

putato al Parlamento, il procuratore del Re di Venezia chiede alla Camera dei deputati l'autorizzazione a procedere contro l'onorevole Ferruccio Macola come imputato di offesa verso la Sacra Persona del Re (articolo 10 del Regio Editto sulla stampa 26 marzo 1848) e a poterlo eventualmente citare dinanzi alla Corte d'assise di Venezia.

*Il procuratore del Re*  
RICCI.

Queste domande di autorizzazione a procedere saranno stampate e trasmesse agli Uffici.

### Interrogazioni.

**Presidente.** L'ordine del giorno reca le interrogazioni. Viene prima quella dell'onorevole Camera all'onorevole ministro dei lavori pubblici « per sapere come intenda provvedere alla costruzione del primo tronco della strada di serie interprovinciale numero 216 che congiunge la Valle d'Acri coll'antica nazionale delle Calabrie tra Montesano e Padula. »

L'onorevole sotto-segretario di Stato per i lavori pubblici ha facoltà di parlare.

**Niccolini, sotto-segretario di Stato per i lavori pubblici.** La strada provinciale, alla quale accenna l'onorevole Camera nella sua interrogazione, è quella portante il numero 216, la quale si sviluppa nelle due provincie di Salerno e Potenza e serve a congiungere la strada nazionale delle Calabrie alla provinciale Brienza e Montemurro.

Di questa strada provinciale resta ancora da costruirsi il primo tronco (dalla nazionale delle Calabrie alla nazionale Valle d'Acri) il quale si svolge totalmente in provincia di Salerno. Questo tronco di strada non venne fino ad oggi costruito perchè le leggi del 30 giugno 1896 e del 25 febbraio 1900, le quali hanno regolato gli stanziamenti per la costruzione di opere stradali sino al 30 giugno 1903, non hanno assegnato alcun fondo, pel tronco del quale in questo momento stiamo discutendo.

Io debbo quindi far sapere all'onorevole Camera che, fin dopo l'esercizio 1902-1903 non sarà possibile provvedere alla costruzione del tronco di strada al quale egli s'interessa. Credo opportuno soggiungere che l'Amministrazione provinciale di Salerno, testè interpellata sulla

precedenza da accordare all'esecuzione dei due tronchi di strada provinciali, di serie da costruirsi nel suo territorio, cioè il primo della 216 ed il terzo della 225, ha dichiarato più urgente la costruzione di quest'ultimo tronco che dalla sponda destra del torrente Faraone condurrà a Laurito.

Se l'onorevole Camera, con la sua attività e col suo buon volere potrà indurre la provincia di Salerno ad adottare una deliberazione diversa da quella già presa, e se dall'altra parte saranno concessi al Governo i fondi all'uopo necessari, la costruzione del primo tronco della strada provinciale 216 potrebbe in breve essere un fatto compiuto.

Ma ripeto, che fino dopo l'esercizio finanziario 1902-1903, l'Amministrazione dei lavori pubblici si troverà nella assoluta impossibilità di dare affidamento che venga eseguito il lavoro al quale s'interessa l'onorevole Camera.

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

**Camera.** Io sono davvero dolente di non potermi dichiarare completamente soddisfatto della risposta datami dall'onorevole sotto-segretario di Stato per i lavori pubblici.

La mia interrogazione riguarda non un interesse particolare locale, ma un interesse generale. L'onorevole sotto-segretario di Stato sa che si tratta di una strada la quale non solo mette in comunicazione due valli importanti della Basilicata, ma mette in comunicazione una parte della Basilicata con la provincia di Salerno.

Ora questa strada è costruita in tutti i suoi tronchi meno nel primo, che avrebbe dovuto essere costruito fino dal 1881. Di questo naturalmente io non intendo far carico all'onorevole sotto-segretario di Stato Niccolini, e molto meno all'amministrazione cui egli è preposto; ma è certo che io ho il dovere di ricordare e lamentare questa situazione di fatto.

Non posso poi acquietarmi alle dichiarazioni fatte dall'onorevole sotto-segretario di Stato circa l'impossibilità di provvedere a quest'ultimo tronco, che viceversa doveva essere il primo, perchè a norma della legge del 1881 erano già stati stanziati i fondi necessari in base ai progetti che erano stati presentati ed a me risulta che vi sono per questa strada residui attivi con i quali si può benissimo provvedere alla costruzione di que-

st'ultimo tronco, che non costerà più di 200,000 lire.

Quindi io non vedo, come l'onorevole sotto-segretario di Stato opponga questo fine di non ricevere, cioè l'impossibilità di provvedere per mancanza di fondi; perchè sono sicuro che, esaminando a fondo gli atti relativi a questa strada, si troverà che ci sono somme disponibili per provvedere all'appalto dell'ultimo tronco.

Relativamente all'altra obiezione che egli faceva, che cioè l'amministrazione provinciale di Salerno ha manifestato idee contrarie alla costruzione di questa strada, prima di tutto osservo che può esserci una decisione della Deputazione provinciale, ma non certamente del Consiglio; perchè, per quanto risulta a me (ed anche ad un altro componente il Governo, l'onorevole sotto-segretario per le finanze, che è pure consigliere provinciale di Salerno) questa questione non è mai venuta innanzi a quel Consiglio; ed anzi noi siamo stati sempre d'accordo con l'onorevole Mazziotti, che queste due strade, quella numero 216 e l'altra numero 225, fossero due strade necessarie a completare la rete stradale non solo della provincia di Salerno, ma anche della vicina Basilicata e della Calabria.

Ma, se anche una deliberazione in senso non favorevole fosse venuta, io ricordo a me stesso che l'articolo quarto della legge del 1881 stabilisce quali strade debbano costruirsi d'ufficio. Ora, siccome questa è una di quelle strade che furono decretate d'ufficio, perchè non si provvide entro l'anno alla costruzione della stessa, si può sempre obbligare l'amministrazione ad inscrivere nel bilancio la somma necessaria.

Ad ogni modo, concludendo, io mi auguro che l'onorevole sotto-segretario di Stato, senza attendere alcun'altra legge, voglia accertarsi se vi sono, com'io credo, dei residui, per non ritardare più oltre la costruzione di questa strada che, come potrà apprendere dall'onorevole Mazziotti, non è solamente di interesse provinciale, ma è di un interesse di primo ordine per la Basilicata e per la Calabria.

**Presidente.** Viene ora l'interrogazione dell'onorevole Guerci ai ministri dell'interno e dei lavori pubblici « per sapere se intendano di provvedere perchè sia estesa la riduzione di spese di viaggio agli operai che emigrano

temporaneamente in Africa (Tripoli, Tunisi) ed in Corsica. »

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

**Niccolini**, *sotto-segretario di Stato per i lavori pubblici*. Io comincio dal dichiarare all'onorevole Guerci che mi trovo completamente nello stesso suo ordine d'idee; e trovo da parte sua cosa ragionevolissima di interessarsi, a che i nostri operai braccianti che emigrano temporaneamente all'estero a scopo di lavoro, possano sempre usufruire di qualche vantaggio, sia che si rechino in Europa, sia che si dirigano in altri paesi. È un fatto però, che le amministrazioni delle società ferroviarie, allorchè da parte del Governo, nel 1887, vennero fatte premure per migliorare le condizioni dei nostri operai, accordarono alcune facilitazioni solo per gli operai i quali avevano destinazione per l'Europa. Altre facilitazioni furono accordate nel 1895; e le facilitazioni ottenute con brevissima premura, in quell'epoca, furono:

a) abolizione della tariffa per trasporti in massa;

b) riduzione da 10 a 5 del numero minimo di viaggiatori, stabilito per ciascuna comitiva;

c) aumento dal 50 al 60 per cento del ribasso pel trasporto delle persone in comitiva.

Oltre a queste modificazioni potè l'Amministrazione dei lavori pubblici, con vive premure rinnovate, ottenere, nel 1898, che si accordassero facilitazioni a quegli operai o braccianti i quali, sempre dall'Europa, rimpatriavano. E queste facilitazioni furono così stabilite, che il ribasso fosse bensì del 50 per cento ma che esso fosse accordato senza tener conto del numero dei componenti delle comitive, come nelle facilitazioni accordate per l'innanzi, cioè, che le facilitazioni stesse fossero accordate isolatamente ad ogni individuo. Ora devo ricordare all'onorevole Guerci che un disegno di legge fu presentato alla Camera, nel senso da lui desiderato, nel 24 novembre 1900; e questo disegno di legge, non per anco discusso, porta il n. 93. L'onorevole Guerci ha fatto bene a rinnovare le premure da parte sua; ed io mi auguro di potere, quanto prima, sollecitare la discussione di questo disegno di legge, sperando fin d'ora che la Camera faccia ad esso buon viso per modo che i voti dell'onorevole Guerci

saranno esauditi, con soddisfazione sua e con non minore soddisfazione da parte del Governo.

**Presidente**. L'onorevole Guerci ha facoltà di dichiarare se sia, o no, soddisfatto della risposta ricevuta.

**Guerci**. Sono soddisfatto, e ringrazio. (*Bene! Bravo!*).

**Presidente**. L'onorevole Borsani ha interrogato il ministro dell'interno « per sapere se, a prevenire e mitigare infortuni e disastri, non creda conveniente proporre norme speciali per riconoscere l'idoneità del personale addetto agli impianti di produzione e distribuzione d'energia elettrica; analogamente a quanto si è fatto con la legge di pubblica sicurezza per il personale addetto alle caldaie a vapore. »

**Presidente**. L'onorevole sotto-segretario di Stato per l'interno ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

**Ronchetti**, *sotto-segretario di Stato per l'interno*. L'interrogazione dell'onorevole Borsani è diretta veramente a colmare una lacuna che presentano i regolamenti i quali disciplinano codesta materia.

Vi è infatti un regolamento del 15 ottobre 1895 che ha per oggetto l'impianto delle trasmissioni elettriche; ed ha per iscopo specialmente di determinare le modalità e le condizioni alle quali deve soddisfare tale impianto per garantire le persone e le cose.

Vi è anche il regolamento generale 18 giugno 1899 il quale è diretto a prevenire gli infortuni nelle imprese e nelle industrie alle quali si applica la legge 17 marzo 1898, e fra tali imprese figurano quelle di produzione di energie elettriche. Esso contiene prescrizioni sull'impianto delle dinamo e dei conduttori elettrici dirette a diminuire i pericoli del personale addettovi.

L'onorevole Borsani richiama l'attenzione del Governo sulla mancanza di un regolamento che obblighi il personale impiegato nelle officine elettriche a dar prova della capacità necessaria per tale ufficio; per modo che e il personale stesso e il pubblico vengano garantiti da infortuni che dipendano da mancanza di cognizioni e di esperienza. Ebbene, il desiderio dell'onorevole Borsani sta per essere esaudito (e mi piace di soggiungere che ad affrettare questo risultato contribuì certo anche la sua interrogazione); il ministro dell'interno si è rivolto infatti

al ministro di agricoltura ed a quello delle poste e dei telegrafi, perchè venga studiato il problema e venga d'accordo compilato un regolamento che imponga al personale delle officine elettriche sicure prove della sua capacità.

Il lavoro non è compiuto; ma, appena la Commissione all'uopo incaricata avrà terminato il suo compito, il Governo provvederà di conformità ai desideri legittimi dell'onorevole interrogante.

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

**Borsani.** Le dichiarazioni testè fatte dall'onorevole sotto-segretario di Stato per l'interno sono così ampie e promettenti da superare certamente ogni aspettativa. Io però attenderò a dichiararmi soddisfatto quando le promesse saranno per lo meno in corso di attuazione. (*Interruzioni*).

**Ronchetti,** *sotto-segretario di Stato per l'interno.* Lo sono già.

**Borsani.** Attenderò intanto con la più benevola aspettativa.

È certo che la sicurezza di questi impianti, e quindi la sicurezza del personale che vi è adibito, interessa grandemente, poichè pur troppo vanno aumentando le disgrazie provenienti da difetti di costruzione, da deficienza di isolamento, da imperizia, od anche da imprevidenza del personale stesso. Certamente non è con un regolamento che si possano evitare questi danni, però si possono diminuire quando siano prescritte norme rigorose e siano fatte rigorosamente osservare, come si fa in Inghilterra. Purtroppo non solo gli operai elettricisti, ma anche i tecnici, gli ingegneri non si rendono conto esatto dei gravi pericoli delle linee elettriche, e perciò non provvedono con tutto quello scrupolo che sarebbe pur necessario per evitare disgrazie alle persone; le quali non sanno guardarsi dai pericoli poichè in generale, non li conoscono. Quando si pensa che basta un solo impianto privato difettoso per rovinare tutta un'intera rete di distribuzione, non si comprende perchè anche da noi le Compagnie elettriche non provvedano con regolamenti come si fa in Germania, dove pure gli industriali hanno maggior coltura e maggiore preparazione scientifica.

Confido che lo Stato compirà questo suo ufficio, ne sono anzi certo, non solo perchè l'onorevole sotto-segretario di Stato ha di-

chiarato che si sta preparando un apposito regolamento, ma anche perchè ho visto che si è provveduto in casi analoghi, e cioè per l'uso dell'acetilene che è molto meno diffuso e molto meno pericoloso dell'elettricità.

**Presidente.** Viene ora un'interrogazione degli onorevoli Nofri e Todeschini al ministro dei lavori pubblici « sui criteri che intende seguire circa la estensione del beneficio della legge pei *probi-viri*, già applicata all'industria dei trasporti, alle grandi reti ferroviarie, in vista specialmente dell'assoluta mancanza di ogni legge o contratto che tuteli i patti e le condizioni del lavoro degli operai delle officine, depositi e squadre rialzo, delle grandi reti ferroviarie predette. »

Non essendo presente alcuno degli onorevoli interroganti, questa interrogazione si intende ritirata.

Segue un'interrogazione dell'onorevole Pala ai ministri dei lavori pubblici e delle poste e telegrafi « sul fatto del mancato approdo, la mattina e per tutta la giornata del 29 dicembre ultimo, del piroscalo postale al Golfo Aranci, e sui provvedimenti che intendano adottare perchè un simile inconveniente, che troppo spesso si verifica con danno della puntualità delle comunizzazioni postali e del commercio, non abbia a ripetersi. »

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

**Presidente.** Parli.

**Niccolini,** *sotto-segretario di Stato per i lavori pubblici.* Siamo di accordo con l'onorevole Pala di rimandare questa interrogazione.

**Presidente.** Sta bene; questa interrogazione sarà rimandata ad altra seduta.

Segue un'interrogazione dell'onorevole Bianchi Emilio al ministro dell'interno « per conoscere le ragioni che determinarono l'improvviso trasloco, dalla Prefettura di Pisa ad altra sede, del segretario avvocato Costa, mentre stava compiendo con lode universale una importante missione come Regio Commissario presso l'Amministrazione dell'Opera del Duomo di Pisa. »

Non essendo presente l'onorevole Bianchi Emilio, questa interrogazione s'intende ritirata.

Vi ha quindi un'interrogazione dell'onorevole Albertoni al ministro dell'interno: « sulle ragioni che hanno determinato il prefetto di Mantova a negare l'iscrizione fra i soci del tiro a segno in Bozzolo al sindaco,

a vari consiglieri e ad altre rispettabili persone. »

Non essendo presente l'onorevole interrogante, anche questa interrogazione s'intende ritirata.

Segue un'interrogazione dell'onorevole Rampoldi al ministro del tesoro: « per sapere quali provvedimenti intenda prendere, perchè i buoni di cassa da una e due lire, i quali tra non molto cesseranno di aver corso legale, vengano ritirati dalla circolazione col minor danno possibile dei detentori degli stessi buoni ».

A quest'interrogazione va riunita un'altra dell'onorevole Engel, pure al ministro del tesoro: « circa i provvedimenti che intenda di prendere per evitare che la cessazione dal corso legale e la prescrizione dei buoni di Cassa si risolvano in una nuova spogliazione di poveri detentori di tale moneta. E qualora ciò non si possa assicurare se non creda imposto dall'equità di provvedere almeno al ristabilimento dei termini normali della prescrizione ».

Ha facoltà di parlare l'onorevole sotto-segretario di Stato per il tesoro per rispondere a queste interrogazioni.

**De Nobili, sotto-segretario di Stato per il tesoro.** I buoni di Cassa, come sanno gli onorevoli interroganti, cesseranno di aver corso legale con la fine dell'anno corrente. Però la legge del 16 febbraio 1899 stabilisce che soltanto dopo il 31 gennaio 1906 cadano in prescrizione quelli che non fossero ancora stati presentati al cambio alla tesoreria centrale o alle sezioni di tesoreria.

Questo periodo di cinque anni, che intercede fra la cessazione del corso legale ed il momento in cui comincia la prescrizione, è tale a parer mio da mettere i detentori dei buoni al coperto da qualsiasi rischio. Infatti, trattandosi di buoni da una o due lire, poco adatti ad essere tesORIZZATI, è da ritenersi che chi li possiede abbia prima della fine del 1906 occasione o necessità di spenderli. Vedendoseli rifiutati, sarà messo sull'avviso e potrà così informarsi del periodo utile per il cambio.

Non ostante ciò, sono stati dati ordini precisi e rigorosi perchè tanto i gestori di Casse pubbliche quanto i contabili governativi non rimettano in circolazione i buoni via via che questi entrano nelle Casse dello Stato. Gli stessi ordini sono stati impartiti

dal Ministero delle poste e dei telegrafi, ed oggi, che siamo ancora a nove mesi di distanza dalla data della cessazione del corso legale, già 101 milioni circa su 110 sono rientrati nelle Casse dello Stato.

Aggiungasi, che anche recentemente, il 28 febbraio, è stata diramata una circolare ai prefetti, agli intendenti di finanza, alle direzioni postali, ai sindaci di tutti i Comuni del Regno, perchè con avvisi pubblici informino i cittadini della data della cessazione del corso legale.

Alla fine dell'anno se, cosa non probabile del resto, ancora una certa quantità di buoni non sarà rientrata nelle Casse dello Stato, sarà disposto perchè con nuovi avvisi il pubblico sia informato della data in cui avviene la prescrizione.

Oltre queste misure io non saprei quali altre potrebbe prendere il Governo, e spero che gli onorevoli interroganti ne saranno soddisfatti.

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

**Rampoldi.** Ringrazio l'onorevole sotto-segretario di Stato della cortese risposta.

Prendo atto delle giuste e provvide misure che già il Ministero ha preso, e sono certo che altre ne prenderà perchè non soffrano maggior danno i detentori di codesti buoni di Cassa e non si ripeta quello che quattordici anni fa è avvenuto, perchè molti, e furono quasi tutti della povera gente, hanno perduto per ignoranza tutto ciò che costituiva il loro tenue risparmio.

E poichè il mio amico Engel ha presentato esso pure una interrogazione sullo stesso argomento, e io so che egli è molto più competente di me in questa materia, così, lieto di questa discussione, che di per sè stessa potrà già servire di ammonimento agli interessati, lascio volentieri la parola all'amico e collega per un più ampio svolgimento della interrogazione stessa.

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

**Engel.** La mia interrogazione ha risentito delle peripezie che ha subito il Parlamento in questi ultimi tempi; è decaduta, è stata ripresentata più volte, e quindi è giunta in ritardo.

Ringrazio l'onorevole sotto-segretario di Stato della risposta, ma non posso che ripe-

tere quello che ho già detto in una non lontana occasione al ministro Rubini.

L'Italia ha purtroppo un triste ed incontrastato primato in questa antipatica misura che è la cessazione del corso legale e la prescrizione della carta-moneta. Noi abbiamo visto prescriversi biglietti di ogni specie, biglietti consorziali, già consorziali, di Banca, di Stato, buoni del Tesoro, ecc., ecc.; e qualche anno dopo quanti siamo qui dentro abbiamo visto qualche povero disgraziato presentare biglietti da 1,000, da 500, da 100, da 10 e da 5 lire, che non venivano più ricevuti. E molti poveri diavoli così perdettero tutto il loro avere. (*Interruzioni*).

Voi conoscete il modo di liberarvene a tempo opportuno, ma vi sono molti poveri, proprio dei veri miserabili, i quali hanno in serbo un piccolo peculio e lo Stato, con una prescrizione che abroga la legge comune, ve li spoglia senz'altro.

Se un privato ciò facesse, si direbbe che egli fa una cosa illecita, disonesta, odiosa.

L'onorevole sotto-segretario di Stato ha detto che soltanto 9 milioni di questi biglietti rimangono ora da presentarsi al cambio. Ebbene, mettiamo pure che una parte ne sia stata distrutta, ma è certo che 9 milioni prescritti così in un tratto vogliono dire qualche cosa. (*Interruzioni*). Ci sono sei anni ancora, sta bene; ma voi sapete pure che anche dopo questi sei anni molti non saranno presentati, e cadranno in prescrizione. La ragione addotta dall'onorevole sotto-segretario di Stato, che cioè si tratta di piccoli biglietti, i quali non sono atti ad essere tesoricizzati, non calza, perchè il passato ci insegna che caddero altra volta in prescrizione e per somme ingenti biglietti da una, da due e da cinque lire.

Si è in altra circostanza detto che, al postutto, ciò che si prende in tal modo al povero, gli si restituisce indirettamente, in quanto che questi denari, che entrano nelle casse dello Stato, sono destinati alla Cassa nazionale per la invalidità e la vecchiaia; ed io ripeto quello che già dissi allora che, cioè, questa mi pare la confessione più aperta che tali danari sono di malo acquisto; poichè lo Stato non ha il coraggio di metterseli bravamente in tasca, ma li destina ad una opera di beneficenza.

Lo Stato fa come colui al quale il confessore consiglia la restituzione di denaro di mal acquisto,

e che invece crede di acquietare la propria coscienza e di farsi in pari tempo un merito destinandolo ad un'opera di beneficenza.

Io credo che l'onorevole sotto-segretario di Stato, se appartiene veramente a quel Governo riparatore, che vuole aver cura del benessere degli umili e dei miseri, dovrebbe fare una cosa: prima cioè di provvedere a far entrare altri denari nelle tasche dei poveri dovrebbe cominciare dal non levar loro quelli che hanno; se non vi è altro mezzo, proponga una legge che proroghi questi termini e non faccia, a vantaggio dello Stato e a detrimento dei poveri, una eccezione in una materia tanto antipatica quanto è quella di rifiutarsi ad adempiere un impegno, assunto dallo Stato, col comodo ed odioso pretesto della prescrizione.

**Presidente.** Viene ora un'interrogazione dell'onorevole Pelle al ministro di grazia e giustizia, « per conoscere le ragioni, che hanno indotto i capi della Corte d'appello di Catanzaro a ritardare tutt'ora la trattazione della causa contro il dottor Arrigo Giuseppe rinviato fin dal 2 agosto 1900 al giudizio della Corte d'assise di Reggio Calabria. »

L'onorevole Pelle non essendo presente, la sua interrogazione s'intende ritirata.

Viene ora la interrogazione che l'onorevole Socci rivolge al ministro degli affari esteri, « per sapere con quali mezzi ha cercato di tutelare i nostri connazionali contro le efferatezze, perpetrate dalla soldatesca a Trento. »

Ha facoltà di parlare l'onorevole sotto-segretario di Stato per gli affari esteri.

**De Martino,** sotto-segretario di Stato per gli affari esteri. Risponderò brevemente all'onorevole Socci. Nella notte dal 24 al 25 dicembre 1900, alcuni soldati austriaci aggredirono a Trento tre artisti di una compagnia lirica italiana e li maltrattarono. Questi si rivolsero al nostro console, il quale, dopo averli consigliati a dare querela, appoggiò vivamente il loro ricorso presso quelle autorità locali.

Gli aggressori vennero poco dopo arrestati ed il processo, iniziato dal competente tribunale militare, è tuttora in corso.

I buoni uffici del Regio console per una sollecita composizione per quanto riguardava la indennità chiesta dall'Impresa ebbero favorevole risultato. Infatti il comandante superiore del Corpo d'armata accordò una somma

di 800 corone (poco meno di 900 lire) a beneficio dell'Impresa, la quale si dimostrò soddisfattissima del risultato ottenuto e della prontezza con cui la questione era stata definita.

Le autorità militari, rispondendo alle lagnanze del Podestà per questi ed altri fatti della stessa natura, colà accaduti, manifestarono il loro rincrescimento, assicurarono che gli autori delle violenze sarebbero severamente puniti e che da parte loro avrebbero fatto il possibile per impedire il rinnovarsi di siffatti incidenti.

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

**Socci.** Ringrazio l'onorevole sotto-segretario di Stato per gli affari esteri delle notizie comunicate a me ed alla Camera tutta, le quali, anche per le informazioni mie, debbono dirsi esattissime. Difatti il principe Eugenio diede 200 corone di indennità credendo di darle ai tre artisti italiani che erano stati aggrediti dai soldati austriaci, ma esse, viceversa poi, furono mangiate dall'impresario senza che nulla fosse dato agli artisti. (*Si ride*).

Comprendono la Camera ed il sotto-segretario di Stato che io fui mosso a presentare questa interrogazione da un sentimento più forte dello sdegno che mi aveano ispirato le sevizie perpetrate dalle ubriache soldatesche austriache di Trento il giorno della vigilia di Natale contro un povero baritono ed altri nostri regnicoli.

Altri cittadini italiani furono insultati, vilipesi e bastonati, e dico cittadini italiani perchè i cittadini di Trento io li ho considerati sempre italiani... (*Bravo! Bene!*) ... e sentii perciò il dovere che una voce di protesta si alzasse da questa parte della Camera...

*Molte voci.* Da tutta la Camera.

**Socci.** ... accetto con entusiasmo la interruzione e dico io pure da tutta la Camera perchè, compagni miei di arme nel Trentino vedo in tutte le parti della Camera e ad ogni parte appartenevano gli italiani che caddero su quella strada che doveva portarci a Trento che ci fu negata così malamente nel 1866! (*Benissimo! Bravo!*)

Ho creduto, e credo anche oggi, sacrosanto dovere della Camera il mandare una parola di solidarietà a quei nostri fratelli di Trento, che lottano di continuo e tanto ener-

gicamente per l'idioma dei loro padri e che sulle Alpi nostre hanno innalzato una statua a Dante, manifestando ogni giorno con esemplare tenacia, di fronte all'abbandono nostro e all'ignavia dei governanti che si sono succeduti nel nostro paese, i loro sentimenti di italianità, poichè essi si sentono italiani oggi e sempre lo saranno anche per l'avvenire. (*Benissimo! Bravo! — Applausi*).

**Presidente.** Essendo passato il tempo assegnato alle interrogazioni, procederemo nell'ordine del giorno.

### Proroga del termine per il giuramento del deputato Imbriani.

**Presidente.** Debbo avvertire la Camera che oggi stesso scadrebbe il termine stabilito dal regolamento entro cui l'onorevole Imbriani avrebbe dovuto giurare.

Ma la Camera sa in quali condizioni di salute versi purtroppo ancora il nostro collega: quindi io non dubito che essa vorrà concedere una proroga del termine...

*Molte voci.* Sì! sì!

**Presidente.** ... ed esprimendo l'augurio che egli possa ben presto recarsi qui in mezzo a noi dove ha tante simpatie, e da dove partono gli auguri più affettuosi per la prossima sua guarigione. (*Approvazioni vivissime*).

### Seguito della discussione del disegno di legge: provvedimenti a favore della marineria mercantile.

**Presidente.** L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: provvedimenti a favore della marineria mercantile.

Come la Camera ricorda, ieri fu approvato l'articolo 1 e lasciato sospeso l'articolo 2 del disegno di legge della Commissione, accettato dal Governo.

Viene ora in discussione l'articolo 1 del nuovo testo proposto dal Ministero, il quale, nel coordinamento della legge, prenderà il posto dell'articolo 3.

Ne dò lettura:

« A datare dal 1° gennaio 1901 le disposizioni contenute nei capi I e II della legge 28 luglio 1896, n. 818, sui provvedimenti a favore della marina mercantile, sono modifi-

ficato come negli articoli seguenti, restando con la stessa data abrogate quelle del Regio Decreto 17 giugno 1900, n. 220. »

A questo articolo l'onorevole Galli propone il seguente emendamento:

« *Dopo le parole:* sono modificate come negli articoli seguenti, *aggiungere:* tranne per le navi mercantili dei laghi e dei fiumi, nazionali ed estere, costruite in Italia. »

Primo iscritto a parlare intorno a questo articolo è l'onorevole Berio.

(Non è presente).

Non essendo presente, ha facoltà di parlare l'onorevole Imperiale.

**Imperiale.** Rinunzio.

**Presidente.** Allora ha facoltà di parlare l'onorevole Galli per isvolgere il suo emendamento.

**Galli.** Onorevoli colleghi, lo stato dell'animo mio per una recente sventura, fa sì che io parli, più che mai, per forza. Spero tuttavia di non giungere troppo tardi per ricordare a voi una questione, la quale è ben più grave di quel che sembri, e ben più interessante per il Paese di quel che si creda. Con mia meraviglia nessuno ne ha parlato, è quindi anche sfortunata. Ma avviene delle cause giuste come di quell'antico, il quale, minacciato rispondeva: batti; ma ascolta. Ed è una ragione di più per richiamare intorno ad essa tutta la vostra attenzione. Intendo discorrere della navigazione fluviale, come avrete compreso dal mio emendamento letto dall'illustre nostro presidente.

Nella legge del 1896 era scritto così:

« Per gli scafi delle navi mercantili di mare, dei laghi e dei fiumi, nazionali ed estere, costruite in Italia, è accordato un compenso di costruzione per ogni tonnellata di stazza lorda di lire 77, ecc. »

Che cosa si dovesse intendere per navi mercantili dei laghi e dei fiumi era precisato nell'ultimo capoverso dell'articolo medesimo, il quale diceva precisamente:

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

E perchè non vi fosse più alcun dubbio,

malgrado le accennate chiarissime indicazioni, nell'articolo terzo, ricordando che cosa si facesse per questi scafi galleggianti, riservati al servizio interno, si diceva: « Con altro Decreto Reale sarà stabilito per questi, come per ogni altro galleggiante, destinato al servizio interno dei porti, un dazio d'importazione nei porti e nelle rade d'Italia, ecc. »

Alla legge si aggiunse un regolamento. E precisamente all'articolo secondo in cui è esposto ufficialmente che cosa s'intenda per navi, succedette, come dirlo? una metamorfosi che parrà graziosa, ma che dichiaro strana. Si affermava: « Per gli effetti della legge sono navi mercantili di mare tutti i bastimenti della marina mercantile, muniti di atto di nazionalità ed i rimorchiatori con coperta; » e si aggiungeva: « Sono poi navi mercantili di fiumi e di laghi i rimorchiatori di piroscafi in genere con coperta in servizio dei fiumi e dei laghi. Tutti gli altri sono considerati come galleggianti. »

Quindi, mentre nella legge era dichiarato che tutte le navi le quali servono alla navigazione fluviale e non servono al servizio interno dei porti, devono godere il compenso stabilito dalla legge, nel regolamento si stabiliva tutto l'inverso. Si determinava cioè, che, anche senza essere di servizio nell'interno dei porti, le navi che farebbero la navigazione e che quindi, per così dire, in confronto delle stabili *entro il porto*, erano viaggianti nel percorrere su e giù i fiumi, dovevano considerarsi assolutamente escluse. Non si ricordavano e non si aiutavano che le costruzioni concernenti i rimorchiatori. E poichè cambiati i mezzi, non cambiano le cose, immaginate la nave rimorchiata da un cavallo: la legge stabiliva che il sussidio fosse dato alla nave, il regolamento voleva che fosse dato al cavallo!

E pazienza di questo. Non discuto, e narro; tanto più che nella legge proposta, o signori, avviene una metamorfosi completa; si fa sparire il cavallo, si fa sparire la nave. La navigazione fluviale è cosa morta. Pei laghi, pei fiumi, non c'è più disposizione alcuna.

Onorevole ministro, perchè questo?

So bene che è un sogno, per quanto un bel sogno, quello del gran porto di Roma, come era stato ideato sotto lo influsso delle memorie di Claudio e di Traiano. Le rivoluzioni nei luoghi, nei tempi, e più

recentemente, nei commerci, fanno che Roma possa essere soltanto un porto di consumo, la cui importanza è determinata dalla città e dalle provincie vicine.

Ma dal tutto al niente la distanza è enorme, onorevole ministro; e, se non può raggiungersi il tutto, Ella sa meglio di me che, per quanto gravino oggi sui rimorchiatori del Tevere i privilegi dello Stato pontificio, per quanto sieno di costruzione disgraziata, per quanto si tengano alti i noli, tuttavia molte navi si rimorchiano. Ella sa che tentativi, ed anzi viaggi continui sono fatti con piroscafi dal porto di Roma fino a Livorno, a Genova, e che facilmente si potrebbero estendere in Sardegna e a Napoli. Ora, perchè si proibisce con questa legge che una via di ricchezza, utile alla Capitale d'Italia, colla navigazione del Tevere non possa e non debba venire favorita?

Non parlo dell'Adige; vengo al Po.

La Repubblica di Venezia ha creato intorno a Chioggia una rete di canali per cui, non uscendo dalla laguna e rimanendo all'interno, si può entrare nel massimo dei fiumi italiani. Voi potete accettare senza beneficio d'inventario questa magnifica eredità. Si potrebbero anche, onorevole ministro, ringraziare gli dei. La comunicazione fluviale per entro la laguna, è tanto importante alla difesa nazionale dell'Italia, da non aver bisogno di ricordarlo a Lei, ammiraglio, nè accennare alla importanza strategica di Venezia e di Chioggia per l'esercito e la flotta. Ricordo però molto volentieri che l'egregio sotto-segretario di Stato per la guerra, il distinto generale Zanelli, percorse molte volte le nostre lagune, studiò il corso dei fiumi, dal Sile a gran parte del Po, ed è notorio come i suoi studi completamente rilevinò la grande importanza che le comunicazioni interne lagunari e fluviali hanno per la difesa militare. La conferma delle mie parole è dunque per il ministro una scienza in famiglia. Così non ricorderò come l'Austria avesse negli ultimi tempi adoperato i vapori lungo la navigazione del Po; non esporrò gli studi che si son fatti ed i Comitati che si son costituiti; quante volte il Genio militare accorresse ad assistere alle prove, e come celebri ingegneri stranieri fossero chiamati per completarle con la loro esperienza, e confermassero con la loro autorità i felici risultati.

Certo si è che se vi fosse un Governo sen-

energiche iniziative, da Venezia e da Chioggia senza spesa esorbitante e con non molte opere idrauliche si potrebbe portare la navigazione fluviale fino al lago Maggiore. Più facilmente si potrebbe portare la navigazione fino a Milano; e si potrebbe portarla quasi senza spesa fino a Pavia.

Venezia, Chioggia, Rovigo, Ferrara, Mantova, Cremona, Pavia, quante città fiorenti, quante popolazioni laboriose, quanti stabilimenti industriali e quanti tramways non mettono capo su quella gran via che potrebbe essere percorsa dalla navigazione fluviale!

Dopo molti anni anche il Governo si scosse e nominò una Commissione la quale io credo che, seriamente procedendo, abbia quasi completato i suoi lavori per facilitare la navigazione almeno su questo tronco. Ebbene, è proprio in questo momento che deve essere distrutto l'impegno solenne che il Governo aveva assunto con la legge del 1896? È in questo momento che deve venir distrutto, quasi di nascosto, il provvedimento preso verso la navigazione fluviale, e distrutto mentre la cifra che io propongo è tanto limitata che su 8 milioni non si domanda che un sussidio di 100 mila lire?

In tutti i paesi che ci circondano, in Ungheria, in Austria, in Germania e in Francia, si potrebbe dire che quanti sono i fiumi, vengono percorsi affannosamente da vapori di ogni maniera. Non si contentano di questo; ed ogni giorno ai fiumi aggiungono i canali e ripetono continuamente quello che sempre dovremmo ricordare, che le vie d'acqua sono le più facili e le più a buon mercato. E da noi? Dove tanta facilità ci sarebbe di percorrere queste vie e tanta necessità di sviluppare commerci, da noi non soltanto non si fa nulla: si fa peggio che nulla. In tutti i paesi civili i fiumi esistono per fecondare e crescere la ricchezza. Si direbbe che in Italia esistono per una cosa sola: per desolare e per distruggere!

Mi permetta, onorevole ministro, di pregarla a considerare tutto questo, e credo che Ella darà uno onesto conforto alla mia domanda, la quale non potrebbe essere nè più fondata nè più giusta.

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

**Morin, ministro della marineria.** Nell'udire l'inno che l'onorevole Galli ha sciolto alla navigazione fluviale in Italia, quasi quasi

mi pareva che fossero trasportati nel nostro paese il Rio delle Amazzoni, il Plata, il Mississippi o il Delaware, e che non si dovesse invece trattare della navigazione nel Po e nel Tevere.

Io non disprezzo, con tutto ciò, onorevole Galli, la navigazione fluviale in Italia; ma non potrei però elevarla allo stesso livello della navigazione marittima. E quando, per necessità imprescindibile, dobbiamo lesinare gl'incoraggiamenti alla navigazione marittima, sarebbe giusto che fossimo così larghi con la navigazione fluviale? A me non pare.

Le disposizioni contenute nell'articolo 1° si applicano equamente a tutta la navigazione, ed io non potrei consentire che alla navigazione fluviale si facesse questo eccezionale trattamento di favore. Per conseguenza dichiaro che il Governo non accetta l'emendamento dell'onorevole Galli.

**Galli.** Domando di parlare per fatto personale.

**Presidente.** Non posso darle facoltà di parlare che per una dichiarazione.

**Galli.** Sta bene, onorevole presidente, e giacchè non posso parlare per fatto personale, nè replicare al ministro manifestando tutto quanto con la presente legge si sopprime, io la prego di iscrivermi all'articolo secondo.

Per ora dichiaro soltanto che mi duole di avere udito il ministro, quando si parla di navigazione fluviale che è pure un interesse italiano, venir qui a rispondere spaziando per il fiume delle Amazzoni quando si tratta del Tevere, e perdersi nell'Oceano quando si tratta del Po!

Io mi aspettava da lui qualche altra e migliore dichiarazione!

**Morin, ministro della marineria.** Ma è Lei che ha fatto questo paragone.

**Galli.** Non mi passò nemmeno per la mente! E mi permetta allora di rispondere che la questione non è stata compresa. Mantengo l'emendamento.

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

**Brunialti.** Prima che la Camera venga ad una deliberazione circa l'emendamento dell'onorevole Galli, io pregherei l'onorevole collega di prendere nota di alcune notizie di fatto. Io sarei disposto a votare il suo

emendamento se credessi che questa speciale protezione è necessaria alla navigazione fluviale in Italia. Ma io ho avuto occasione di convincermi che come, senza la protezione dei premi, non ci è possibile di costruire le grandi navi, noi possiamo invece costruire le navi adatte per i nostri laghi e fiumi senza bisogno di premi. Infatti i nostri piccoli bastimenti che navigano sui laghi di Como, di Garda ecc. e qualche piccolo bastimento fluviale sono costruiti esclusivamente da ditte Italiane, perchè all'Inghilterra non conviene di entrare in concorrenza con le ditte italiane per la costruzione di questi piccoli battelli.

La costruzione di essi non subisce che la concorrenza della ditta Escher di Zurigo e di qualche altra ditta germanica; ma questa concorrenza finora è stata vittoriosamente combattuta dalle ditte italiane. Io credo dunque che il collega Galli deve insistere per ottenere che sia diminuito il tonnello dei bastimenti ai quali si concede il premio, portandolo da 500 a 400 tonnellate, ma credo che con queste agevolanze che sono accordate alla nostra navigazione fluviale, noi la metteremo sempre più in grado di lottare vantaggiosamente con la concorrenza straniera.

**Presidente.** Metterò dunque a partito l'emendamento proposto dall'onorevole Galli.

**Galli.** Se l'onorevole presidente lo concede, direi una sola parola all'onorevole Brunialti.

**Presidente.** Non è possibile. Dica se accetta la proposta.

**Galli.** Non l'accetto per la semplicissima ragione che posso smentire le osservazioni fatte dall'onorevole Brunialti, il quale sostiene che i nostri costruttori sui laghi e sui fiumi fanno concorrenza agli stranieri. C'è un fatto semplicissimo.

A Venezia molto lodevolmente si costituì una Compagnia per la navigazione sul Po, ma deplorabilmente si volle ricorrere per i piroscafi alla Svizzera; in Roma si preparano a far navigare i piroscafi sul Tevere, ma si ricorre del pari ad una Compagnia straniera. È la causa del lavoro nazionale che io vengo a difendere, onorevole Brunialti. Per questo, dovessi pur rimanere solo, prego l'onorevole presidente di porre ai voti il mio emendamento.

**Presidente.** Pongo a partito l'emendamento

dell'onorevole Galli, non accettato dal Ministero, del quale dò di nuovo lettura:

« Dopo le parole: sono modificate come negli articoli seguenti, aggiungere: tranne per le navi mercantili dei laghi e dei fiumi, nazionali ed estere, costruite in Italia. »

(Non è approvato).

Pongo a partito l'articolo 1 nel nuovo testo proposto dal Ministero.

(È approvato).

« Art. 2. Le navi, per le quali, alla data del 30 settembre 1899, era già stata fatta la relativa dichiarazione di costruzione, avranno diritto ai compensi di costruzione stabiliti dal capo I della citata legge 23 luglio 1896, n. 318.

« I piroscafi dichiarati dal cantiere di Palermo al 28 novembre 1899 godranno il trattamento di cui nella prima parte del presente articolo e al successivo articolo 4, fino a concorrenza di complessive tonnellate 16,000 di stazza lorda. »

Ha facoltà di parlare l'onorevole Galli.

Galli. Non dimenticherò un costume del paese mio, che mai scordò le leggi doversi fare per l'Italia, e più che mai vigoroso manifestò il sentimento dell'unità.

Quando si pensava a colpire la Sicilia con le leggi eccezionali, da noi si insorse e si sostenne la causa della Sicilia. Quando Genova domandò l'aiuto delle nostre Camere di commercio, anche per interessi che parevano non conformi al nostro paese, tutti votammo per lei. Mi auguro che in ogni parte della Camera si mantenga vivo questo sentimento perchè nella causa della navigazione fluviale sollevata nella quale tanto pochi, ma tanto buoni, — e naturalmente per me i migliori, — ebbero a sostenermi, non è tutta la censura che devo fare alla legge.

Mi lusingavo non essere costretto a parlarne: ma c'è un'altra questione della più alta importanza, una vera questione nazionale.

Signori: la legge presente esclude non soltanto un così grande interesse come quello della navigazione sui fiumi, fa di più: essa esclude assolutamente i fiumi, i laghi, le lagune e poi tutto il mare Adriatico.

Ognuno fa i suoi interessi come crede, e l'Austria, amica nelle alleanze militari, fa molto bene i suoi interessi nell'Adriatico aiutata dall'Ungheria; soprattutto il Lloyd non sta nell'ozio. Ricordo infatti un giorno in

cui si trattava con egregi colleghi della mia Provincia di provvedere alla navigazione tra Venezia e le Indie. Io avevo opinione diversa, gli altri credevano di sostenerne una più giusta della mia (forse oggi sarebbero di sentimento contrario). Ad ogni modo il Lloyd si mise in mezzo ed offrì di far gratuitamente il servizio fra Venezia e le Indie. Ebbene io rinunciai a tutte le mie opinioni, appena lo seppi. Chiamai i colleghi e rilevai il pericolo. Dissi: quando il Lloyd esercitasse quella linea per Venezia torneremmo a preparare economicamente una servitù che politicamente abbiamo combattuto. Mi adoprai, allora che lo potevo più di oggi, perchè vincessero la opinione contraria alla mia. La seducente offerta del Lloyd fu scartata. Ciò non toglie ad ogni modo che la guerra continuasse costante nell'Adriatico.

Un'altra osservazione di fatto, o signori; la cosa par semplice ma non lo è: non si pensa abbastanza che l'Adriatico è molto diverso dal Tirreno.

La costa tirrena ha dinanzi una sola isola appartenente al Regno, la Sardegna, e non ha rive vicine. Invece nell'Adriatico le rive nostre, come fosse un traghetto, sono vicinissime a quelle d'Istria, di Dalmazia e di Albania; d'Istria e di Dalmazia con cui dobbiamo commerciare, dell'Albania per cui si deliberano provvedimenti per poterla servire coi nostri commerci, agevolarla colla nostra coltura, legarla a noi con reciprocità di affetti. Ora, i vapori di 500 tonnellate non possono entrare in questi porti. Determinando adunque le 500 tonnellate per i vapori italiani da favorire con la legge in discussione, noi finiamo col precluderci la possibilità di concorrere nientemeno che alla navigazione dell'Adriatico. Non soltanto me ne appello al ministro della marina, ma all'illustre presidente del Consiglio, il quale fu il primo a stabilire le Convenzioni per i servizi marittimi, e le stabilì con tale larghezza di idee che è deplorabile non sia stato sempre imitato. Egli può confermarlo!

L'onorevole ministro della marina rispondendomi ha navigato per il fiume delle Amazzoni...

Presidente. Onorevole Galli, si attenga all'articolo 2.

Galli. Vedrà che sono nei limiti, e che combatto l'articolo.

L'onorevole ministro della marina ha na-

vigato pel fiume delle Amazzoni e si è perduto nell'Oceano. Navigando così lontano colla fantasia, gli è avvenuto ciò che a lui, ardito e valoroso, mai toccò nella realtà: sbagliò, rotta e dimenticò sè stesso. Egli che l'altro giorno ha riscosso gli applausi della Camera quando parlava della necessità di formare i nostri marinai affinché nel giorno del pericolo la marina militare avesse uomini addestrati e capaci, uomini conoscitori di tutti i seni delle nostre coste, e di tutte le entrate dei nostri porti, mi può egli dire se gioverà ai marinai nostri dimenticare che fa parte d'Italia anche il mare Adriatico? Voi sapete che gli stranieri possono venire da noi a fare il cabotaggio. Ebbene è il cabotaggio e non la grande navigazione che insegna come si possa diventare tollerante e bravo marinaio.

Nello stesso giorno voi, onorevole ministro, riscuotevate gli applausi della Camera ricordando che, seduto sulla tolda della *Le-panto*, dicevate agli ammiragli stranieri: vedete qui, le corazze sono forestiere, le macchine sono forastiere, i cannoni sono forastieri, ma guardate là innanzi a voi, la *Sardegna*: corazze, macchine, cannoni, tutto infine è italiano. E dicevate giustamente di ripetere ciò con orgoglio. Ma, onorevole ministro, quale orgoglio sarà il vostro, quando per la navigazione fluviale noi potremo dire: guardate il Tevere; è percorso da navigli costrutti da una compagnia straniera; il Po è percorso da piccoli vapori costrutti anch'essi da compagnia straniera per non aver accordate lire 100,000 su 8 milioni? E quando dovremo dire per la navigazione dell'Adriatico: il Governo d'Italia non ha pensato all'Adriatico per non ridurre nemmeno da 500 a 400 tonnellate la portata dei vapori da sussidiare per legge?

Non solo voi pregiudicate la questione della difesa nazionale, ma pregiudicate tutto il movimento di Chioggia, di Venezia, tutta la navigazione interna delle lagune, dei fiumi, tutti gli interessi marittimi e commerciali dell'Adriatico.

Sono persuaso che l'Italia debba contribuire per la legge della marina mercantile; ma non sono persuaso che mezza Italia debba godere e l'altra mezza soffrire. Perché i nostri operai non scioperano, perchè non scendono in piazza e non gridano, il Ministero della marina, può trascurare quello che

parmi suo dovere, lasciandoli delusi nella loro fede circa l'imparziale giustizia del nostro Governo?

Nel mio accento non c'è rimprovero; c'è dolore per la risposta dell'onorevole ministro della marina. Per questo mi appello anche a Lei, illustre presidente del Consiglio, a Lei, figlio di quella Brescia che nella storia di secoli tanto combattè per stare unita a Venezia, a Lei che ricorda meglio come i bresciani, quando cadde, insorgessero per essa chiamandola madre. Ebbene, non sarà Lei onorevole Zanardelli che lascerà pregiudicare la navigazione sui fiumi, quella sulle lagune che concernono Venezia e Chioggia; Ella non permetterà certamente, e non lo permetterà la Camera, che l'Adriatico sia un mare dall'Italia dimenticato.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Daneo Giancarlo.

**Daneo Gian Carlo.** Desidero sottoporre alla Camera una questione di giustizia e di equità che spero sarà accolta dall'onorevole ministro della marina e dalla Camera.

Col progetto in esame, si propone, per quanto riguarda il passato, sia concesso il compenso di costruzione ed i premi di navigazione solamente alle navi dichiarate col 30 settembre 1899; si fa eccezione per le navi impostate a Palermo, e di quest'ultima eccezione rendo anzi lode grandissima al Ministero per averla adottata. Se non che sarebbe anche giusto ed equo che si concedessero gli stessi vantaggi alle navi dichiarate nell'ottobre; un regime diverso non si saprebbe davvero nè comprendere, nè spiegare.

Ma l'onorevole ministro mi potrebbe rispondere: con questa vostra nuova proposta, che io riconosco giusta ed equa, ne verrebbe ferita l'economia della legge; perchè con gli 8 milioni non potrei assolutamente soddisfare a queste domande.

Ora io prego l'onorevole ministro di voler considerare che vi sarebbe modo di soddisfare a questo interesse legittimo, tenendo calcolo di proposte e di studi già fatti, e che accolti non toccherebbero menomamente la legge nella sua economia, rimanendosi negli otto milioni. Si tratterebbe di accettare invece del proposto premio di armamento in lire 60 per i primi due anni e successivamente di lire 50 e 40 per tonnellata di stazza, quello di lire 50, 40 e 20, pure per tonnellata.

Se l'onorevole ministro accetterà questa

mia proposta, che, ripeto, non è altro che la ripetizione di una proposta precedente, mentre rispetterà diritti acquisiti farà opera saggia, equa e giusta, togliendo di mezzo un'ingiustizia palese ed evidente.

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

**Morin, ministro della marineria.** Io non so veramente come mai l'onorevole Galli nell'innocente articolo 2 veda trattata così male la navigazione dell'Adriatico; ma mi citi una disposizione di questo articolo in forza della quale la navigazione dell'Adriatico sia sacrificata.

Egli ha parlato molto lungamente, e con grande enfasi, della necessità del cabotaggio nell'Adriatico per fare dei marinai, quasi che i marinai non si formassero che in quel mare. *(Interruzioni — Denegazioni).*

**Galli.** No, non ho detto questo.

**Morin, ministro della marineria.** Egli ha parlato dei risultati che si sono ottenuti nelle nostre industrie, e ha detto come dalla *Le-panto*, costruita quasi completamente con materiali e con macchinari stranieri, si sia passati alla *Sardegna* per intero formata con materiale e lavoro nazionali. Ma io non vedo come tutto ciò abbia relazione con l'argomento di cui si tratta. Stiamo dunque nell'articolo 2 nel quale io trovo disposizioni le quali si applicano uniformemente ed equamente per tutto il litorale d'Italia, eccetto che per ciò che concerne Palermo.

Questa eccezione non è partita dal Governo, è stata proposta dalla Commissione generale del bilancio...

**Galli.** Ed è stata accettata dal Governo.

**Morin, ministro della marineria.** ... ed è stata accettata dal Governo per una ragione di grandissima equità, dipendente dalle circostanze tutt'affatto speciali nelle quali sorse il cantiere di Palermo. Noti la Camera che quel cantiere, impiantato con un macchinario molto perfetto e completo, non è riuscito a costruire un solo bastimento; quindi si può ragionevolmente asserire che si trova in una condizione specialissima, e tale da meritare che la benevolenza del Parlamento si eserciti in suo favore.

All'infuori di questo caso, non vi sono trattamenti speciali, nè favorevoli, nè dannosi per nessun altro dei nostri porti. Per conseguenza non potrei, in verità, ricono-

scere la giustizia delle osservazioni dell'onorevole Galli.

L'onorevole Daneo propone una variante la quale sembra piccola, in sè stessa, ma è tale che altera tutta l'economia della legge. È una variante di cui bisognerebbe calcolare i risultati, perchè non si riferisce solo ad alcune prescrizioni dell'articolo 2, ma si connette con variazioni che si dovrebbero introdurre nell'articolo 8.

Io prego l'onorevole Daneo di non insistere nella sua proposta; ad ogni modo dichiaro che il Governo non potrebbe accettarla.

**Daneo Gian Carlo.** Chiedo di parlare.

**Presidente.** Parli.

**Daneo Gian Carlo.** Mi duole che il ministro non possa accettare la proposta che io avevo fatta e che credevo veramente giusta ed equa.

*Voci.* La ritiri!

**Daneo Gian Carlo.** Ma dal momento che il ministro dichiara di non poterla accettare, la ritiro.

**Presidente.** Metto dunque a partito l'articolo 2° quale è formulato nel nuovo testo proposto dal Ministero.

*(È approvato).*

**Franchetti, relatore.** Chiedo di parlare.

**Presidente.** Parli pure.

**Franchetti, relatore.** Pregherei la Camera di tener sospesi gli articoli terzo e quarto e di sottoporre prima alla deliberazione della Camera l'articolo quinto nel quale è stabilita la differenza dei punti di vista tra la Commissione ed il Governo.

**Presidente.** Onorevole ministro, consente in questa proposta?

**Morin, ministro della marineria.** Non ho alcuna difficoltà di consentirvi.

**Presidente.** Sta bene.

Passeremo dunque alla discussione dell'articolo 5.

#### Art. 5.

Agli scafi delle navi di costruzione nazionale, dichiarate dopo il 30 settembre 1899, verrà corrisposto un compenso daziario di lire 35 per ogni tonnellata di stazza lorda, se di ferro od acciaio, e di lire 13 se di legno.

I costruttori delle navi contemplate nel presente articolo avranno inoltre la facoltà di importare dall'estero in franchigia dei dazi un terzo dei materiali metallici necessari

alla costruzione dello scafo. L'ammontare però dei dazi competenti a tale terzo non dovrà eccedere il limite massimo di lire 10 per ogni tonnellata di stazza lorda.

Il compenso daziario sarà ridotto del 10 per cento se nella costruzione dello scafo venisse impiegata una quantità di materiale estero eccedente il terzo, indipendentemente dal pagamento dei dazi su tale eccedenza.

Rimangono immutati i compensi di costruzione stabiliti dal capo primo della legge 23 luglio 1896, n. 318, per le macchine, le caldaie e gli apparecchi ausiliari.

Qualora avvenissero modificazioni nei dazi doganali sui materiali impiegati nelle costruzioni navali, i compensi daziari saranno modificati in proporzione per Decreto Reale.

Alla prima parte dell'articolo 5, si contrappone dalla Commissione questo emendamento:

« Agli scafi delle navi di costruzione nazionale dichiarate (e qui sta la differenza) fra il 30 settembre 1899 e il 31 dicembre 1900, ad eccezione di quelle alle quali è provveduto dal precedente articolo 2, verrà corrisposto un compenso daziario di lire 35 per ogni tonnellata di stazza lorda, se di ferro acciaio, e di lire 13 se di legno. »

Aprò la discussione circa l'emendamento proposto dalla Commissione alla prima parte dell'articolo.

Il Governo accetta quest'emendamento?

**Morin, ministro della marineria.** No.

**Presidente.** Allora, nessuno chiedendo di parlare, metto a partito l'emendamento proposto dalla Commissione alla prima parte dell'articolo 5.

(Non è approvato).

Metterò ora a partito tutto l'articolo 5.

**Luzzatto Arturo.** Chiedo di parlare. Ho proposto un emendamento a questo articolo.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare.

**Luzzatto Arturo.** All'articolo 5, dopo le parole « la costruzione dello scafo » dove è detto: « l'ammontare però dei dazi competenti a tale terzo non dovrà eccedere il limite massimo di lire 10 per ogni tonnellata di stazza lorda, » io ho proposto il seguente emendamento: « Tale terzo non dovrà eccedere il limite massimo di chilogrammi 160 per ogni tonnellata di stazza lorda. »

La spiegazione del mio emendamento è molto semplice. Stabilendo un compenso di

dazi in danaro invece che in chilogrammi, si viene a stabilire una sperequazione fra industriali e industriali, in quanto che vi sono materiali che pagano sette lire di dazio ed altri che ne pagano sei; e quindi, dividendo una somma eguale per sei o per sette, se ne avrebbe una quantità maggiore o minore da importare. E poichè le dieci lire corrispondono a 160 chilogrammi di stazza lorda, così propongo che si metta questa dicitura che è identica per il costruttore, e non stabilisce una differenza fra gli industriali; e in questo pure credo che siamo d'accordo anche con l'onorevole ministro della marina.

**Presidente.** L'onorevole ministro accetta questo emendamento?

**Morin, ministro della marineria.** Accolgo ben volentieri la sostituzione proposta dall'onorevole Luzzatto. Questa sostituzione è appoggiata a ragioni delle quali riconosco la validità, e d'altronde non porta nessuna variazione al principio al quale è informato l'articolo.

**Luzzatto Arturo.** Ringrazio.

**Presidente.** Se non vi sono osservazioni in contrario rileggerò quest'articolo quinto così emendato:

#### Art. 5.

Agli scafi delle navi di costruzione nazionale, dichiarate dopo il 30 settembre 1899, verrà corrisposto un compenso daziario di lire 35 per ogni tonnellata di stazza lorda se di ferro od acciaio e di lire 13 se di legno.

I costruttori delle navi contemplate nel presente articolo avranno inoltre la facoltà di importare dall'estero in franchigia dei dazi un terzo dei materiali metallici necessari alla costruzione dello scafo. Tale terzo non dovrà eccedere il limite massimo di lire 160 per ogni tonnellata di stazza lorda.

Il compenso daziario sarà ridotto del 10 per cento se nella costruzione dello scafo venisse impiegata una quantità di materiale estero eccedente il terzo, indipendentemente dal pagamento dei dazi su tale eccedenza.

Rimangono immutati i compensi di costruzione stabiliti dal capo primo della legge 23 luglio 1896, n. 318, per le macchine, le caldaie e gli apparecchi ausiliari.

Qualora avvenissero modificazioni nei dazi doganali sui materiali impiegati nelle costru-

zioni navali, i compensi daziari saranno modificati in proporzione per Decreto Reale.

Lo pongo a partito.

(È approvato).

Torniamo ora all'articolo terzo:

#### Art. 3.

La restituzione daziaria, stabilita dall'articolo 9 della legge 23 luglio 1896, numero 318, sui materiali impiegati nelle riparazioni degli scafi di ferro, di acciaio e di legno, delle macchine, delle caldaie e degli apparecchi ausiliari di bordo e sugli oggetti di dotazione e di ricambio delle navi, sarà dal 1° gennaio 1901 abrogata.

In sostituzione di essa sarà pagato un compenso nella misura di lire 5 per ogni quintale di materiale metallico impiegato in tutte le riparazioni, eseguite in Italia, agli scafi, alle macchine, alle caldaie ed agli apparecchi ausiliari delle navi mercantili nazionali e straniere, e nella costruzione degli oggetti di dotazione e di ricambio per le stesse.

I materiali di provenienza estera, che venissero impiegati nelle riparazioni e trasformazioni, da eseguirsi in Italia, delle navi da guerra straniere, godranno il trattamento della importazione temporanea in franchigia dei dazi.

Nessuno essendo iscritto e nessuno chiedendo di parlare, lo pongo a partito.

(È approvato).

#### Art. 4.

I premi di navigazione saranno concessi alle navi di costruzione nazionale già in esercizio ed a quelle indicate nel precedente articolo 2, nella misura seguente per ogni tonnellata di stazza lorda e per ogni mille miglia di percorso:

a) ai piroscafi centesimi 45 fino al 15° anno d'età;

b) ai velieri centesimi 30 fino al 21° anno d'età.

In nessun caso il premio potrà superare quello attualmente goduto.

La concessione del premio di navigazione sarà continuata fino al compimento dell'età prescritta, anche dopo scaduta la legge del 1896.

L'importo totale dei premi di navigazione sarà calcolato per i piroscafi in una somma corrispondente ad un percorso medio annuale

di 30,000 miglia. Questa somma sarà divisa alla chiusura dell'esercizio finanziario proporzionalmente, per ciascun piroscavo, alle tonnellate di stazza lorda ed al numero delle miglia effettivamente percorse nell'esercizio stesso.

Per i velieri la liquidazione dei premi di navigazione verrà eseguita nel modo stabilito per i piroscafi, prendendo per base un percorso medio annuale di 12,000 miglia.

Le navi di costruzione estera non avranno diritto ad alcun premio di navigazione.

La riduzione di un terzo del premio per i viaggi di cui all'articolo 12 lettere b e c, della suddetta legge 23 luglio 1896, n. 318, è abrogata.

Tutte le altre disposizioni della legge stessa, capo II, restano inalterate.

La Commissione propone che l'ultimo capo di questo articolo che dice così: « Tutte le altre disposizioni della legge stessa, capo secondo, restano inalterate, » sia soppresso. Insiste la Commissione?

Franchetti, *relatore*. Non insiste.

Presidente. La Commissione non insistendo nella soppressione di quest'ultimo capo, pongo a partito l'articolo 4 così come è stato letto.

(È approvato).

Pantano. Ma io avevo presentato un emendamento su questo articolo!

Voci. È votato! È votato!

Pantano. È dovere della Presidenza di richiamare l'attenzione degli iscritti che hanno presentato emendamenti; non si può stare continuamente attenti.

Presidente. *Veniam damus petimusque vicissim*. Senta, tutti possono errare, anche Lei qualche volta!

Pantano. Domando scusa, non rispondevo a Lei ma a coloro che dicevano è già votato.

Presidente. Quando s'accorge che il presidente non lo ha avvertito, chieda di parlare e lo avverta.

Tutti gli emendamenti dell'onorevole Fiamberti erano stati accolti dal ministro, così...

Pantano. Mi auguro prima di parlare che il ministro accetti anche il mio.

Presidente. Abbiamo dunque un emendamento aggiuntivo all'articolo 4 così concepito:

« Perdono il diritto al premio di navigazione per i rispettivi piroscafi, senza che possa più venir loro reintegrato, quelle So-

cietà o singoli armatori che direttamente, o indirettamente pel tramite dei noleggiatori delle loro navi, entrino a far parte di coalizioni intese a far aumentare artificialmente nei porti italiani il prezzo di noli delle merci o dei passeggeri.

« Pantano, Chiesi, Arconati, Pansini, Barilari, Zabeo, Comandini, Basetti, Carlo Del Balzo, Dell'Acqua. »

Ha facoltà di parlare l'onorevole Pantano per isvolgere il suo emendamento.

Pantano. Poche parole mi basteranno. Nel 1896, quando si discutevano i provvedimenti per la marina mercantile contro i quali fui principale oratore, ebbi a proporre un articolo con cui si statuiva che perdessero i premi di navigazione tutte quelle Società e quegli armatori che nel trasporto degli emigranti fossero venute meno alle prescrizioni stabilite dal regolamento della marina mercantile per la tutela degli emigranti durante il viaggio.

E la Camera lo votò perchè l'argomento principale, che richiamava allora la pubblica attenzione per casi pietosi e tristi verificatisi; era il modo inumano e barbaro, con cui gli emigranti erano trascurati nel loro esodo marittimo, privi di tutela efficace. Oggi il mio emendamento riguarda un altro lato dell'identico problema, per un fenomeno nuovo, affacciatosi dopo quell'epoca. Giacchè se da un lato il nuovo regolamento sulla marina mercantile, riformato in seguito ad una mia iniziativa parlamentare, riparò in parte a quelle tristizie, da allora in poi, auspici precisamente le Società, che noi intendiamo favorire con la presente legge, si è costituita in Italia, come tutti sanno e fu provato in questa Camera, una vera e propria coalizione, o *trust*, come volete, per mezzo della quale Compagnie ed armatori, da noi beneficiati, si sono messi d'accordo con le Compagnie estere per alzare artificialmente i noli dei passeggeri e delle merci, a danno dei nostri emigranti e dei nostri esportatori verso le due Americhe. Ora mi domando: a che cosa servono questi premi? Credo di aver dimostrato con le parole pronunciate ieri l'altro di non essere poi così accanito oppositore delle proposte, che si fanno, da non riconoscere in esse quanto vi ha di legittimo e di razionale. Ma per ciò stesso mi credo in

diritto di chiedere: perchè si danno questi premi? Certo non per arricchire la Compagnia Generale di navigazione, la *Veloce*, la *Puglia*, o i singoli armatori, ma per aiutare i commerci nazionali, renderne vive le correnti migliorando in pari tempo le condizioni della nostra marina. Se invece, le Compagnie, abusando dei premi che diamo loro si fanno promotrici di coalizioni intese a rincarrare artificialmente i viaggi dei nostri emigranti e lo scambio delle nostre merci, diciamo addirittura la verità e consacriamo nella legge che i premi sono dati non per aiutare il commercio nazionale, ma per favorire Tizio, Milano e Martino in pieno contrasto con gli interessi del paese. Se ciò non è nè può essere, mi auguro che, tanto il Governo, quanto la Commissione vogliano consentire nel mio emendamento, che resterà lettera morta se le Compagnie e gli armatori non daranno occasione di applicarlo, ma che costituirà una arma poderosa, di cui il Governo possa all'occorrenza servirsi per esercitare quelle funzioni tutelatrici, volute dalla legge sull'emigrazione e nelle quali l'amico mio Pantaleoni dichiarò allora di non riporre molta fiducia. Poichè il mio concetto è diverso dal suo, poichè quando realmente si voglia, tale tutela può efficacemente esercitarsi, così penso che convenga non trascurare la minima precauzione per raggiungere un tal fine.

Morin, *ministro della mariniera*. Chiedo di parlare.

Presidente. Parli pure.

Morin, *ministro della mariniera*. Non sono affatto contrario allo spirito che informa l'emendamento dell'onorevole Pantano, ma è il passaggio all'attuazione pratica delle prescrizioni in esso contenute che mi trova scettico.

Con questo emendamento si propone di non concedere il premio a quegli armatori, e a quelle tali società di navigazione che entrino a far parte di coalizioni, dirette a sostenere i noli, dirette ad imporre compensi di trasporto superiori a quelli determinati dalla libera concorrenza. Ma dove comincia e dove finisce la coalizione? Come si scoprirà, come si accerterà? (*Commenti*). Tutto ciò è molto delicato. Credo che il Governo, che volesse realmente applicare prescrizioni di questo genere, produrrebbe grandi fonti di liti.

Se si vuole che una prescrizione siffatta

venga attuata, bisogna che essa sia assolutamente pratica; ma se praticamente essa deve restare lettera morta, allora val molto meglio, per la dignità della legge, che non vi sia. (*Commenti*) Per queste ragioni, pur riconoscendo l'alto movente che ha indotto l'onorevole Pantano a proporre il suo emendamento, non crederei opportuno l'accettarlo.

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

**Alessio.** Uno dei principali difetti della nostra legislazione è questo, che le leggi fra loro non sono abbastanza coordinate.

Ora l'emendamento dell'onorevole Pantano avrebbe, a mio modo di vedere, il vantaggio di coordinare la legge presente coll'altra ultimamente votata sull'emigrazione.

Il concetto generale della legge sull'emigrazione è appunto quello di avere istituito un commissariato governativo che determina i noli.

È quindi opportuno che dal momento lo Stato assegna dei premi, che dovranno avere una lunga durata, a date Società di navigazione, coordinando questa concessione di premi con le disposizioni della legge sull'emigrazione, si stabilisca quanto l'emendamento dell'onorevole Pantano propone; e quindi per questa parte lo voterò volentieri.

Nè mi fa poi impressione la obiezione dell'onorevole ministro della marina, che ritiene questo emendamento non suscettibile di una attuazione pratica, e non m'impresiona per vari motivi.

Intanto tutto ciò che riguarda la esecuzione della legge sulla emigrazione fu rimesso ad uno speciale regolamento, nel quale debbono anche essere previsti tutti i casi che riguardano l'azione dello Stato in materia di sindacato di fronte alle Società di navigazione. Oltre a ciò noi dobbiamo tener conto del fatto che i sindacati, i *trusts*, le violazioni del concetto della legge possono essere anche sottomessi volta per volta al criterio dell'autorità giudiziaria che man mano si pronunzierebbe con determinate sentenze sia in cause civili sia in cause penali. Ed in tal caso lo Stato avrà a norma delle sue deliberazioni le dichiarazioni dell'autorità giudiziaria, così come il magistrato potrà sempre essere invocato, sia in linea giudiziaria, sia in via amministrativa, dalle stesse Società di navigazione, quando lo credano, nei casi contemplati dall'emendamento dell'onorevole Pantano. D'al-

tronde è questa un'arma che si dà in mano al Governo, che esso potrà o no esercitare, ma che sarà bene esso abbia per munirsi sempre più, un'arma di indubbia efficacia morale anche di fronte alle imprese di navigazione specie quando esse sieno sussidiate dallo Stato. Aggiungo poi un suggerimento: che lo Stato nel regolamento stesso potrebbe anche comprendere quell'azione popolare che noi abbiamo invocata in altri casi in materia di diritto pubblico: in tal modo vi sarebbe anche la via per esplicitare l'azione pratica che risponde in qualche modo ai concetti dell'onorevole Pantano e ai dubbi dell'onorevole ministro della marina. Per queste ragioni voterò l'emendamento proposto.

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

**Bettolo.** Lo spirito informatore dell'emendamento dell'onorevole Pantano è certamente ottimo ed ispirato a scopi nobilissimi. Se non che io entro nell'ordine d'idee dell'onorevole ministro della marina e dichiaro che quell'emendamento purtroppo non può trovare applicazione pratica, e ne dirò brevemente le ragioni.

Bisogna considerare il carattere dell'industria dei trasporti marittimi per comprendere come un *trust* possa avere per effetto tanto d'innalzare i noli quanto di abbassarli. Ai nostri porti accede un numero fortissimo di piroscafi coperti da bandiera straniera. Ora io domando: cosa si farebbe, se un bel giorno una Società estera, per soffocare la possibilità dell'esercizio a tutte le nostre Compagnie, a tutti i nostri armatori, riducesse i noli ad un limite così basso, che, pur navigando in perdita, potesse giungere allo scopo di bandire la bandiera nazionale dai nostri porti per sostituirvi quella straniera? Meno male se di tale lotta potesse usufruirne il commercio; ma bisogna considerare che quel periodo di concedere noli a prezzo vile non è che transitorio e tanto prolungato quanto è necessario per conquistare il monopolio del mercato.

Per queste ragioni voterei molto volentieri l'emendamento dell'onorevole Pantano, perchè teoricamente lo trovo ispirato ad uno spirito nobilissimo, ma poichè nell'attuazione pratica lo trovo irto di difficoltà, non potrei accoglierlo.

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

**Pellegrini.** L'onorevole Bettòlo pare che si preoccupi delle coalizioni buone di difesa contro le coalizioni di aggressione. Non credo che in pratica si diano le coalizioni di difesa. Le coalizioni sono state inventate per sopraffare il pubblico; tutti i sopraffattori si coalizzano naturalmente tra loro.

Ad ogni modo l'onorevole Bettòlo dimentica che l'emendamento Pantano tende a reprimere le coalizioni dirette ad aumentare artificialmente nei porti italiani il prezzo dei noli delle merci e dei passeggeri. Ora è evidente che l'aumento artificiale del quale si tratta è un aumento direi doloso, e quando sia artificiale viola evidentemente la legge del commercio che è la domanda e l'offerta.

L'onorevole Pantano dice: se noi offriamo premi agli armatori noi possiamo richiamarli al rispetto del diritto, al rispetto dell'economia dello Stato, che porge loro larghi aiuti? Non credo veramente che il principio dell'emendamento Pantano sia controvertibile, e che difficoltà pratiche possano ostare alla accettazione di esso; perchè, quando il Governo venisse a rifiutare il premio ad un armatore, evidentemente, il piato troverebbe i suoi giudici, finirebbe davanti all'autorità giudiziaria, la quale direbbe nei congrui casi se ci fu, o no, coalizione diretta ad aumenti artificiali. Ed io non comprendo quali pericoli possa correre la cosa pubblica, quando la controversia abbia i suoi giudici.

Un solo dubbio, o signori, potrebbe rinforzare l'emendamento dell'onorevole Pantano, quello di chi dicesse che tutte le coalizioni sono lecite. La coalizione non è un delitto e, non essendo tale, secondo i nostri codici, non può essere soggetta alla sanzione penale.

Comprendo, o signori, che verrà il tempo in cui nella nostra legislazione troverà sede una disposizione repressiva dei *trusts*. E credo che, a preparare quel tempo, giovi una disposizione che intanto dica, che lo Stato rifiuta i suoi concorsi agli armatori che, coalizzandosi, elevano il prezzo del trasporto degli emigranti, il prezzo dei trasporti delle merci, che il movimento del commercio nazionale desidera lanciate in rivi lontani.

Trovo dunque una sufficiente ragione giuridica per accettare l'emendamento dell'onorevole Pantano e darò ad esso il mio voto.

**Bettòlo.** Chiedo di parlare per fatto personale.

**Presidente.** Prima ha facoltà di parlare l'onorevole Maggiorino Ferraris.

**Ferraris Maggiorino.** Ringrazio l'onorevole ministro della marina di avere riconosciuto lo spirito equo che anima questa proposta, ed in pari tempo gli do lode che, davanti ad una disposizione che può sembrare improvvisata, egli, che ha la responsabilità di un grande e delicato servizio, non abbia voluto troppo comprometersi. Ma indubbiamente le spiegazioni date dagli onorevoli Alessio e Pellegrini attenuano di molto i dubbi che l'onorevole ministro della marina prima manifestava.

Noi siamo davanti ad una legge di regime eccezionale di favore. Perchè diamo questi premi? Li diamo per la costruzione, per la navigazione e per il movimento commerciale dei nostri porti. Ma quando le Compagnie, che sono chiamate a godere di favori sul bilancio dello Stato, possono per interessi privati loro, in determinate circostanze, venire meno agli interessi pubblici che dovrebbero servire; quando vediamo, per esempio, una Compagnia di Genova che si coalizza con una Compagnia di Marsiglia ed una di Venezia che si coalizza con un'altra di Trieste, perchè i porti di Genova e di Venezia non siano in condizioni migliori di quelli di Marsiglia e di Trieste, il dare al Governo un'arma per fermare la coalizione non mi pare inopportuno.

L'onorevole Pellegrini ha detto bene: noi non entriamo nella libertà del diritto di coalizione, l'ammettiamo, ma l'ammettiamo per i liberi cittadini; qui siamo in presenza di un servizio remunerato e abbiamo quindi il diritto di chiedere il corrispettivo della remunerazione.

L'onorevole Alessio, dal punto di vista giuridico, ha molto bene osservato, che occorre prima una deliberazione del Governo. E noi sappiamo che in questa materia, il Governo, giustamente è sempre molto prudente; in secondo luogo c'è il ricorso ai tribunali, ma c'è di più: c'è, a mio avviso, il ricorso alla quarta Sezione del Consiglio di Stato, perchè si tratta anche di un atto preso in via amministrativa.

Per conseguenza, se l'onorevole ministro ha qualche dubbio e qualche eccezione sulla forma, preghi gli onorevoli proponenti di rimandare alla Commissione l'articolo, lo potremo rivedere più tardi. Ma, se l'onorevole

ministro può credere che dalla sua mente siano eliminati questi dubbi, lo pregherei di concedere questa piccola cosa a difesa dei nostri porti e della nostra navigazione.

Nè, dico la verità, mi hanno scosso le considerazioni dell'onorevole Bettolo. Egli dice: se una Compagnia viene e ci fa un ribasso nei nostri porti, può darsi che si faccia un *trust* per vincere quella Compagnia, ma, in quel caso, il *trust* si fa al ribasso e non al rialzo.

**Bettolo.** Ma quando sono i nostri armatori...

**Ferraris Maggiorino.** No, non è esatto! Quando una Compagnia viene a caricare a miglior mercato, le altre Compagnie, se rialzano, non caricano più.

Ora qui si colpiscono i *trusts* per rialzare artificialmente i noli; ma, se il rialzo sarà spontaneo, o, se i noli rialzeranno, anche per il *trust*, al limite antico, non ci sarà il rialzo artificiosamente determinato, perchè il ministro della marina farà sì che il rialzo non avvenga che nei limiti normali.

In fondo, la questione dei noli è molto chiara: oggidì i noli sono quotati alla borsa, come la rendita, non è possibile un errore d'interpretazione su questa materia. È una facoltà che si vuol dare al ministro della marina.

Il ministro della marina si armi di questa facoltà: egli è uomo così prudente e competente, che non ne farà certamente cattivo uso e noi diamo a lui una prova di fiducia che, a parte questioni tecniche, egli, certamente, merita da parte nostra.

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

**Morin, ministro della mariniera.** Qui il ministro si trova nella condizione curiosa di rifiutare facoltà, che la Camera vorrebbe dargli, e che a lui sembrano troppo larghe.

Non porrò di certo una questione sopra questo punto; ma ritengo più opportuno che nella legge non venga introdotta la prescrizione risultante dall'emendamento Pantano.

Farò poi osservare all'onorevole Alessio, e a coloro che consentono con lui in quanto egli disse relativamente alle prescrizioni contenute nella legge sull'emigrazione, che il tema dell'emigrazione era un tema specialissimo. Si trattava di regolare, con quella legge, un servizio assai delicato, per il buon andamento del quale occorreva stabilire una quantità di cautele; fra cui quella

che tendeva a premunire gli emigranti contro le sopraffazioni, alle quali avrebbero potuto soggiacere in conseguenza di coalizioni dirette a loro danno. Ma andiamo adagio a trasportare le disposizioni adottate per quel caso specialissimo nel vasto campo del commercio marittimo.

Mi sembra cosa molto grave il dare al Ministero la facoltà d'intervenire nei patti, che possono essere stabiliti anche tra pochi armatori, per accordarsi a trasportare le merci ad un determinato prezzo. (*Interruzioni a sinistra*).

Ammettiamo, per esempio, che vi siano tre armatori di bastimenti di carico, i quali si accordino e dicano: noi trasporteremo zolfo dalla Sicilia al Nord-America a tale prezzo. Voi concedete al ministro il diritto d'intervenire nei loro affari, e di dir loro: avete fatto un patto, ed io non vi do più il premio. (*Interruzioni all'estrema sinistra*).

L'esercizio di una tale facoltà si può prestare ad abusi, e ritengo preferibile che il Governo non l'abbia; ma mi rimetto, per altro, alla decisione della Camera. (*Commenti all'estrema sinistra*).

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

**Fiamberti.** Mi associerei con tutta l'anima all'emendamento proposto dall'onorevole Pantano, ma ad una condizione, che sia posto molto bene in chiaro il carattere di colpabilità e di dolo a cui deve essere informato il *trust*, perchè noi abbiamo già nel Codice penale all'articolo 293 il reato di coloro, i quali, con false notizie o con altri mezzi fraudolenti, producono sul pubblico mercato un aumento o una diminuzione nei prezzi di salarii, derrate, merci...

**Franchetti.** Non ci ha che vedere.

**Fiamberti.** Ora se noi intendiamo di porre nella legge cotesta penalità, dobbiamo esprimerla in modo molto chiaro e non lasciarne la facoltà al Ministero, il quale potrebbe avere criteri molto diversi da quelli i quali rispondono alla proposta Pantano; se fosse, ad esempio, determinato che perdono il diritto al premio di navigazione coloro che con sentenza passata in giudicato sieno convinti di frode e di dolo. Allora sì: noi porremo in questa legge una nuova sanzione penale, oltre la multa, la perdita del diritto al premio. Ma ciò non deve dipendere dal potere esecutivo, egregi colleghi. (*Vivi commenti*).

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

**Pantaleoni.** L'emozione stessa prodotta dall'emendamento Pantano dimostra che un certo interesse è in giuoco, e questo interesse è molto manifesto. Da un lato l'onorevole ministro si trincerava dietro difficoltà pratiche di prova.

Ora per parte mia vorrei fargli osservare che coteste difficoltà non vi sono, che egli non avrà da applicare l'emendamento Pantano se non nel caso nel quale il *trust* abbia dato risultati tali da essere manifestamente scandaloso e dannoso al pubblico. Solo in quei casi emergerà la esistenza del *trust*, solo in quei casi sarà dimostrabile.

Convengo perfettamente con l'onorevole Bettòlo che i sindacati si possono fare con molti scopi e che in gran parte dei casi gli scopi sono perfettamente legittimi e che i *trusts* sono necessari. Anzitutto voglio ammettere che nella maggior parte dei casi i *trusts* e i sindacati si fanno per risparmiare sulle spese generali e quindi hanno per risultato una diminuzione nei prezzi. Ma ciò non esclude che in molti altri casi avvenga che si facciano per imporre al paese un prezzo di monopolio. Ora nei casi in cui il fatto sarà scandaloso, in cui la opinione pubblica sarà preoccupata, in cui la stampa griderà, a lei non mancherà la prova.

In quanto all'onorevole Fiamberti che cita in proposito il Codice penale, dico: è tutt'altra cosa, onorevole collega; una cosa è una disposizione penale, altra è una disposizione come quella proposta dall'onorevole Pantano, di togliere un privilegio. Ora prego Lei, che è giurista, di vedere la differenza tra la sua proposta e quella dell'onorevole Pantano e di riconoscere come l'una non sia assolutamente conciliabile con l'altra.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Bettòlo, per fatto personale.

**Bettòlo.** L'egregio amico personale Pellegrini ha affacciato il dubbio che non sia possibile stabilire un *trust* allo scopo di abbassare i noli, e dice che io aveva espresso una opinione che non aveva alcuna relazione con l'ordine del giorno Pantano. Due parole per esprimere come i miei dubbi siano fondati. Richiamo alla memoria come nella Camera siano state discusse le convenzioni marittime nell'anno 1891-92 ed allora dalla mia bocca e da quella dell'onorevole Maggiorino Ferraris

sorgeva una specie di denuncia a carico della Navigazione generale italiana la quale, allo scopo di avere il monopolio dei traffici fra la Sardegna ed il continente...

**Pantano.** E la Sicilia.

**Bettòlo.** ... e la Sicilia, ove altri armatori erano applicati, abbassò i noli, e quei poveri armatori hanno dovuto legare le proprie navi lungo le banchine dei porti. E quando scomparvero questi deboli organismi, allora la Navigazione Generale ha elevato i noli, ed ancora adesso la Sardegna e la Sicilia ne sopportano le conseguenze. Ora considerate, trasportando in altro campo l'esempio, che al porto di Genova ed ai nostri porti in generale accedono Società estere di navigazione che sono veramente organismi forti e che queste Società, pur di conquistare il monopolio dei nostri traffici, sono disposte a fare sacrifici di danaro per essere a breve scadenza economicamente e politicamente ricompensate, e che al conseguimento di questo scopo si presta l'emendamento dell'onorevole Pantano. Ciò posto potrei accettare l'emendamento dell'onorevole Pantano ad un patto soltanto, che fosse soppressa una parola: *delle merci*, cioè a dire: « nei porti italiani il prezzo di noli per il trasporto dei passeggeri. » Per le merci, come ben disse l'onorevole ministro della marina, è impossibile il provvedimento, anzi esso è di pericolosa applicazione.

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

**Pantano.** Io non voglio cose che escano fuori dalle necessità vere dell'economia nazionale. Guardiamo bene a quello che facciamo nel togliere o nell'aggiungere.

Il caso messo avanti dall'onorevole Bettòlo purtroppo forma la storia dolorosa della nostra navigazione interna, ed è una sventura assolutamente nazionale, perchè non è venuta mai nei porti italiani nessuna nave estera, che abbia ribassato artificialmente i noli per conservare il monopolio presso di noi. Ma questo ha fatto invece permanentemente la Navigazione generale italiana, la quale, sussidiata per alcune linee, e monopolizzatrice di esse, col ribasso dei noli ha fugato la concorrenza ed è rimasta padrona della situazione. Adunque, questo pericolo finora non si è verificato: ma io ammetto che possa verificarsi. In tal caso se, cioè, le Compagnie italiane si coalizzano per rialzare i noli, non si tratta più di rialzo artificiale se poi i noli

vengono riportati al normale. L'onorevole Bettòlo sa meglio di me, che il mercato dei noli è come il mercato dei valori pubblici, nei quali vi è una media che segna il punto dove comincia l'artificio e dove finisce. Dunque non è possibile il pericolo temuto dall'onorevole Bettòlo.

Ed ora vengo al fatto. Egli ha proposto che si togliesse la parola « merci. » Io che soprattutto, lo confesso, mi sono impensierito del problema dell'emigrazione, in principal modo ho avuto di mira questo. Ma evidentemente, poichè la questione delle merci rappresenta un altro dei valori e dei coefficienti del nostro commercio, e la coalizione si può fare anche contro le merci, e poichè abbiamo veduto la Navigazione generale italiana fare un trattamento diverso per i trasporti fra Costantinopoli e Marsiglia, e Costantinopoli e Genova, dove essa teneva il monopolio dei noli, a danno delle merci italiane e a favore delle francesi per arricchire i suoi privilegi, perchè volete voi privarvi di quest'altra arma?

Dal momento che il legislatore deve provvedere alla tutela dell'interesse pubblico, lasciamo che questa tutela si manifesti in tutto. Soltanto non troverei nessuna difficoltà di accettare la proposta, che credo sia stata già mandata alla Presidenza, per la quale dopo le parole « quelle società o singoli armatori » si aggiungano le altre: « per i quali venga provato che direttamente ecc. »

Aggiungendo queste parole « venga provato » si ha realmente la prova della coalizione intesa a fare aumentare artificialmente il prezzo dei noli.

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

**Luzzatto Arturo.** L'onorevole Pantano ha già svolto la modificazione che ho avuto l'onore di proporre. A me pare, che la preoccupazione del ministro fosse principalmente questa, che non vi fossero arbitri. E mi pare che anche l'onorevole Maggiorino Ferraris accennasse alla possibilità di ricorso al Consiglio di Stato.

Ora, perchè questo possa avvenire, io propongo precisamente che si aggiunga: « per i quali venga provato ». Quando si deve fare la prova, contro questa si può avere il ricorso, e si può ammettere anche che si pronunzi il Consiglio di Stato.

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

**Gavotti.** Io credo che l'emendamento proposto dall'onorevole Pantano possa essere accettato, perchè la legge che dà concessioni agli armatori, che si trovano in determinate condizioni, può imporre pene per coloro che violano la legge commerciale. L'emendamento Pantano in sostanza mira a questo scopo, che quando gli armatori o le Compagnie di navigazione vogliono determinare per mezzo di coalizioni un aumento artificiale dei noli, lo Stato possa intervenire per impedire che si violi in modo patente e manifesto la libertà commerciale. Mi pare però che questo emendamento debba restringersi a quelle coalizioni, che hanno per oggetto l'aumento del prezzo dei noli per il solo trasporto dei passeggeri.

Comprendo che in tal caso lo Stato debba intervenire per integrare quella deficienza di capacità economica, che si riscontra nell'emigrante; ma non comprendo che debba intervenire ad integrare anche la capacità economica dei caricatori di merci, i quali nella lotta possono impiegare qualunque mezzo per difendersi efficacemente contro i tentativi degli armatori. I caricatori, gli esportatori sono quelli, che posseggono l'elemento di carico della nave: come essi molte volte si coalizzano per far diminuire il prezzo dei trasporti, o noleggiando navi o chiamando navi straniere, così gli armatori hanno il diritto di coalizzarsi per far guerra agli esportatori. Quindi per ciò che riguarda le coalizioni relative al trasporto dei passeggeri sono d'accordo con l'onorevole Pantano e riconosco che debba intervenire efficace l'opera della legge; ma quando la classe che si deve proteggere è in condizione di poter difendersi da sè, è perfettamente inutile l'intervento del legislatore...

**Pantano.** Il singolo esportatore come si difende?

**Gavotti.** Non è possibile che un solo esportatore possa assorbire tutta una nave di quattro o cinque mila tonnellate: occorrono molti esportatori, i quali si possono coalizzare quando vogliono.

L'emendamento Pantano include poi un concetto che non può essere accettato: « direttamente per il tramite dei noleggiatori delle loro navi. »

Che avverrà se un armatore affitta la sua

nave ad un noleggiatore (*Interruzioni*) e se questi cerca di compromettere gli interessi dell'armatore per fargli perdere il diritto al premio? (*Interruzioni*).

**Presidente.** Non interrompano!

**Gavotti.** Quindi propongo che l'emendamento dell'onorevole Pantano sia accettato solo per quanto si riferisce all'aumento dei noli per il trasporto dei passeggeri.

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

**Franchetti, relatore.** A me pare evidente, come già ha accennato l'onorevole Maggiorino Ferraris, che lo Stato non può fornire un supplemento di forze a coloro, che già si sentono abbastanza forti per coalizzarsi in danno del commercio e del Paese. In conseguenza, quantunque la Giunta non abbia presa una deliberazione formale sull'argomento, tuttavia credo di interpretare il sentimento della maggioranza della Giunta, dichiarando che la Giunta stessa accetta l'emendamento dell'onorevole Pantano con la modificazione accennata dall'onorevole Luzzatto Arturo. (*Bravo! — Commenti.*)

**Presidente.** L'onorevole ministro accetta questo emendamento?

**Morin, ministro della marineria.** Il Governo non fa una questione sopra questo punto; preferisce non avere la facoltà, che la Camera gli vuol concedere, e ciò per le ragioni che ho esposto, ma se ne rimette al giudizio della Camera.

**Presidente.** Verremo dunque ai voti su questo emendamento aggiuntivo all'articolo 4 proposto dall'onorevole Pantano ed altri ed emendato dall'onorevole Luzzatto Arturo in questi termini:

« Perdono il diritto al premio di navigazione pei rispettivi piroscafi senza che possa venire loro reintegrato quelle società o singoli armatori per i quali venga provato, che direttamente o indirettamente pel tramite di noleggiatori delle loro navi, entrino a far parte di coalizioni intese a fare aumentare artificialmente nei porti italiani il prezzo dei noli delle merci e dei passeggeri. »

Pongo a partito questo emendamento.

(*È approvato.*)

L'articolo 5 è già stato approvato.

Veniamo ora all'articolo 6.

« Alle navi mercantili commesse da stranieri ai cantieri nazionali, non contemplate

dal precedente articolo 2, non sarà concesso compenso daziario: però i materiali di provenienza estera, che venissero impiegati nella loro costruzione, godranno il trattamento dell'importazione temporanea in franchigia dei dazi.

« Eguale trattamento sarà concesso ai materiali esteri impiegati nella costruzione di navi da guerra, commesse da Governi stranieri ai cantieri nazionali, in luogo della restituzione dei dazi fissata dal terzo comma dell'articolo 2 della legge 23 luglio 1896, n. 318.

« Il trattamento di cui sopra sarà concesso anche per le macchine intere e caldaie importate dall'estero, quando dette macchine e caldaie debbano essere sistemate sulle navi suddette, e per i materiali impiegati nella costruzione di galleggianti in ferro ed acciaio destinati ad essere esportati.

« Questo beneficio, per quanto riguarda gli scafi delle navi mercantili, non potrà estendersi ad una quantità di materiale estero maggiore di quella per la quale i dazi d'introduzione potessero superare lire 40 per ogni tonnellata di stazza lorda degli scafi di ferro e di acciaio. Per i galleggianti il massimo del beneficio sarà determinato dall'ammontare dei dazi stabiliti per l'introduzione dall'estero dei galleggianti stessi. »

Di questo articolo sesto la Commissione propone la soppressione.

**Franchetti, relatore.** La Commissione non insiste nella sua proposta.

**Presidente.** Allora metto a partito l'articolo sesto.

(*È approvato.*)

#### Art. 7.

Gli scafi di ferro e di acciaio delle navi mercantili nazionali, non contemplate nel precedente articolo 2, costruiti in Italia, e sui quali saranno installate macchine e caldaie di provenienza estera, godranno il trattamento fissato dal precedente articolo 5: però tali macchine e caldaie saranno assoggettate al pagamento del dazio di entrata e non avranno diritto al compenso di costruzione.

Restano così abrogati il penultimo comma dell'articolo 2 e l'ultimo dell'articolo 5 della legge 23 luglio 1896, n. 318.

(*È approvato.*)

## Art. 8.

Alle navi a scafo metallico indicate nei precedenti articoli 5 e 7, quando la loro stazza lorda non sia inferiore a 500 tonnellate se piroscafi ed a 100 tonnellate se velieri, sarà pagato per una sola volta, all'atto del loro completo allestimento, un compenso di costruzione per ogni tonnellata di stazza lorda, fissato come segue:

lire 60 se varati entro il 30 giugno 1903;

lire 50 se varati dal 1° luglio 1903 al 30 giugno 1905;

lire 40 se varati dal 1° luglio 1905 al 30 giugno 1907.

Ai velieri in legno sarà concesso un compenso di costruzione di:

lire 30 se varati entro il 30 giugno 1903;

lire 20 se varati tra il 1° luglio 1903 e il 30 giugno 1905;

lire 10 se varati tra il 1° luglio 1905 e il 30 giugno 1907.

A questo articolo ottavo la Commissione propone che siano soppressi i due ultimi comma.

La Commissione insiste nella sua proposta?

**Franchetti, relatore.** Non insiste.

**Presidente.** Allora su questo articolo non rimane che l'emendamento proposto dall'onorevole Galli, il quale propone che al numero 500 tonnellate, sia sostituito il numero, 400 tonnellate.

L'onorevole Galli ha facoltà di svolgere il suo emendamento.

**Galli.** Criticando le mancanze di questa legge, ho già in gran parte svolto il mio emendamento. Non mi rimane dunque che di pregare l'onorevole ministro di fare atto di giustizia e di non far sì che tutto l'Adriatico risenta un danno del quale, nell'interesse generale, si debba, quando non sia più tempo, pentirsi.

Citerò solo un fatto che mi è stato ricordato testè, e della cui esattezza non è possibile dubitare per la egregia persona che me lo ha assicurato.

La Puglia è una Società di navigazione sovvenzionata: essa deve fare i viaggi sulle coste dell'Albania, a cui si rivolgono finalmente i nostri sguardi. Il piroscavo che destina a quest'uopo, risponde alle maggiori esigenze moderne, e fu costruito usando tutti gli espedienti possibili per crescere la capacità e diminuirne la pescagione. Ebbene, ha

dovuto renderlo di una stazza minore delle 500 tonnellate, lo ha costruito di tonnellate 450 per la ragione semplicissima, che con una stazza di 500 non si entra, e l'onorevole ministro lo sa, nei porti dell'Albania ed in parecchi della Dalmazia.

Facendo di necessità virtù, proposi che si riducano a 400 le tonnellate di stazza indicate nel disegno di legge.

Per verità, prima aveva proposto la cifra di 300 tonnellate, e sono quasi pentito di non averla mantenuta; ma spero che la mia condiscendenza possa valere a scuotere l'animo dell'onorevole ministro.

Una immagine molto giusta fu usata nel suo discorso dall'onorevole nostro collega Gavotti. Egli disse: se, per un momento, si potesse immaginare che lo straniero s'impadronisce d'una sola punta delle nostre Alpi, oppure s'impadronisce d'una minima parte della Sicilia, tutti sorgerebbero in armi per combattere quello usurpatore straniero.

Ebbene, noi badiamo troppo alle apparenze: perchè il mare è mobile, e la terra è stabile, crediamo che le cose siano diverse, mentre invece sono uguali.

Non dovremmo cedere a nessun patto quella parte di mare che è nostra.

La nostra ricchezza, la nostra civiltà e la nostra influenza non dipendono forse essenzialmente dalla conquista dei mari?

L'onorevole ministro accetti dunque questo mio emendamento, riduca a 400 le 500 tonnellate di cui si parla in questo articolo. È poco, ma così non ci sarà negato tutto.

**Morin, ministro della mariniera.** Chiedo di parlare.

**Presidente.** Parli.

**Morin, ministro della mariniera.** Accetto l'emendamento proposto dall'onorevole Galli, perchè, con la riduzione di 500 tonnellate a 400, riconosco che realmente si toglie una disposizione la quale, in una certa misura, riuscirebbe dannosa per l'Adriatico.

Vede l'onorevole Galli, che io non ho nessuna intenzione di non trattare l'Adriatico come gli altri mari, che bagnano il nostro paese. D'altra parte le conseguenze finanziarie di questo emendamento sono presso che trascurabili, quindi sono lieto di trovarmi d'accordo con l'onorevole Galli nel concedere questa maggior larghezza alle navi, alle quali egli s'interessa.

**Presidente.** Il ministro dunque accetta l'emendamento. La Commissione?...

**Franchetti, relatore.** La Commissione non si oppone.

**Presidente.** Allora metteremo a partito l'articolo ottavo, con l'emendamento dell'onorevole Galli, in virtù del quale la stazza lorda viene ridotta ad una misura che non sia inferiore a 400 tonnellate.

(È approvato).

La Commissione mantiene il suo articolo 8 bis?

**Franchetti, relatore.** No.

**Presidente.** Sta bene. Allora passeremo all'articolo 9.

« I compensi fissati dalla presente legge per le navi a vapore dichiarate dopo il 30 settembre 1899, ad eccezione delle 16,000 tonnellate di stazza lorda del cantiere di Palermo di cui all'articolo 2, non potranno concedersi ad una quantità maggiore di 40 mila tonnellate di stazza lorda per ogni esercizio finanziario fino alla scadenza della legge 23 luglio 1896, n. 318, e così per un totale massimo di 240 mila tonnellate di stazza lorda.

« L'ordine di precedenza per i compensi daziari e di costruzione sarà determinato dall'epoca in cui ciascuna nave sarà compiuta e pronta a prendere il mare per l'esercizio del traffico: quello per i compensi di riparazione e per i premi di navigazione sarà determinato dalla data della presentazione di tutti i regolari documenti per la loro liquidazione.

« Le costruzioni eccedenti la produzione stabilita dal presente articolo saranno riportate in conto di quella dell'esercizio successivo.

« In ogni caso i costruttori potranno chiedere anche per navi commesse da nazionali il trattamento fissato dal precedente articolo 6 per navi commesse da stranieri, purchè ne facciano domanda nell'atto della dichiarazione di costruzione, rinunziando a qualunque altro compenso portato dalla presente legge. »

(È approvato).

#### Art. 10.

Il totale generale degli stanziamenti per gl'impegni passati e futuri non potrà mai superare gli otto milioni all'anno a partire dall'esercizio 1901-902 e fino all'esercizio 1905-906.

Negli esercizi successivi lo stanziamento suddetto sarà stabilito in ragione degli impegni assunti, nei limiti prescritti dall'articolo 9, senza però poter superare gli otto milioni fissati dal precedente comma.

I residui degli stanziamenti, come delle eccedenze delle liquidazioni, si riporteranno da un esercizio all'altro, incominciando da quelli dell'esercizio 1899-900.

Per i compensi e premi, il cui pagamento verrà trasportato all'esercizio od agli esercizi successivi a quello in cui vengono liquidati, non sarà dovuto alcuno interesse.

**Presidente.** La Commissione mantiene il suo emendamento?

**Franchetti, relatore.** No.

**Presidente.** Allora metterò a partito prima di tutto questo articolo 10. Verrà poi la discussione dell'articolo aggiuntivo degli onorevoli Chiesa, Cabrini ed altri.

**Franchetti, relatore.** Onorevole presidente, ci sarebbe un articolo 10 bis aggiuntivo concordato tra Ministero e Commissione.

**Presidente.** Verrà dopo. Prima di tutto bisogna che sia posto a partito questo articolo 10, poichè su questo articolo ci sono vari emendamenti, poi verremo agli emendamenti aggiuntivi.

Ve n'è uno dell'onorevole Galli, che propone di aggiungere dopo il secondo comma queste parole: « gli stanziamenti per gl'impegni futuri a favore delle navi mercantili dei laghi e fiumi, non potranno mai superare la somma di 100 mila lire. »

Ma questo emendamento è caduto, perchè suppone che sia stato accettato prima l'articolo 2; quindi è inutile svolgere ora un emendamento, che non potrebbe essere posto a partito, perchè vi è già un voto della Camera che lo contraddice.

Metto dunque a partito l'articolo 10.

(È approvato).

Vi sono ora due articoli aggiuntivi.

Uno è degli onorevoli Chiesa, Cabrini, Cattanzaro, Majno, Costa, Morgari, Noè, Agnini, Gatti, Berenini, Lollini, che è il seguente:

« Ogni vertenza fra il proprietario di navi contemplate dall'articolo 4 e gli operai occupati sulle medesime in qualità di macchinisti, fuochisti, marinari e camerieri sarà decisa da una Commissione arbitrale.

« Questa sarà composta di otto membri, quattro scelti dalla Camera di commercio e

quattro dalla Camera del lavoro. Dove non esistessero Camere del lavoro, queste saranno in tale funzione sostituite dalle Società operaie di mutuo soccorso.

« Gli arbitri staranno in carica un anno e saranno rieleggibili.

« I giudizi della Commissione arbitrale saranno inappellabili.

« Una Commissione arbitrale sarà istituita presso la Camera di commercio di ciascuna delle seguenti città: Ancona, Bari, Catania, Civitavecchia, Genova, Livorno, Messina, Napoli, Portomaurizio, Palermo, Taranto, Venezia.

« Sarà pure decisa da tali Commissioni arbitrali ogni vertenza fra il proprietario di uno stabilimento in cui si lavori materiale ricevente premi di costruzione e gli operai occupati nello stabilimento stesso. »

Ha facoltà di parlare l'onorevole Chiesa.

**Chiesa.** Debbo anzitutto osservare, che inavvertentemente abbiamo messo la parola *proprietari* dove volevamo dire *armatori*. Debbo poi ricordare che non soltanto in questa discussione, ma fin dal 1886, quando esisteva la legge sui premi alla marina mercantile, tutti quanti, o favorevoli o contrari, dicevano di volere quella legge anche per il bene delle classi lavoratrici.

Ora, in effetto, abbiamo visto che dopo quattordici anni che questa legge è in vigore, le classi lavoratrici non hanno avuto quei benefici e quei miglioramenti, che si proponevano i promotori della legge, e che intendevano di fare anche coloro che l'avevano combattuta.

Debbo dire inoltre, che il personale viaggiante è in una condizione dolorosa e triste. Abbiamo i fuochisti marittimi di Genova, che navigano anche sulle navi premiate dal Governò, i quali sono all'ultimo gradino della scala dei salari; e quando gli armatori hanno offerto loro un salario, che essi rifiutarono di ricevere, perchè troppo basso, gli armatori ricorsero allora agli indiani, e sono andati ad arruolarli perchè facessero la concorrenza agli italiani.

Abbiamo i macchinisti che si lamentano; abbiamo tutto il personale viaggiante, che si lamenta; tanto che pochi giorni fa a Genova, in uno dei principali teatri erano riuniti più di cinque o sei mila uomini appartenenti a questo personale viaggiante, che esponevano le loro tristi condizioni e vole-

vano presentare un memoriale al Governo ed alle autorità locali per dimostrare in quali condizioni dolorose si trovassero.

Se passiamo poi dal personale viaggiante a quello delle officine, troviamo le stesse condizioni: troviamo che, col sistema di lavoro a cottimo, un operaio, lavorando 14 o 15 ore al giorno, guadagna oggi quello che guadagnava una volta lavorando solo 10 ore. E quando questi lavoratori si presentavano agli industriali o armatori per reclamare qualche loro diritto, era quello un modo semplicissimo per essere licenziati o far prendere qualche altro simile provvedimento a carico loro.

Allora questi lavoratori pensarono di costituire quelle organizzazioni economiche che sono le Camere del lavoro. Quindi non più trattative fra operaio isolato e industriale o armatore isolato; ma fra il lavoro associato e il capitale consorziato.

Le vertenze sorte in questi ultimi tempi, dal giorno in cui si costituì in Genova la Camera del lavoro, sono state sottoposte ad un collegio arbitrale composto dal presidente della Camera di commercio, di due membri della Camera di commercio e di due membri della Camera del lavoro.

Questo collegio arbitrale ha facoltà di risolvere quelle vertenze, che gli sono presentate da una delle parti contendenti. Ed ora abbiamo che, quando un industriale sa di aver torto, rifiuta di riconoscere questo collegio arbitrale, composto di lavoratori e di commercianti, di capitalisti e di lavoratori, ed anche quando lo riconosce non ne accetta le decisioni.

Noi quindi sentiamo il dovere di insistere anche dal punto di vista dello scopo pel quale la legge dà il premio, e cioè dello sviluppo e del miglioramento delle maestranze; perchè noi vediamo che dagli stabilimenti sono sempre licenziati gli operai, che hanno maggiore capacità, perchè costano di più, mentre si arruolano i lavoratori, che non hanno la capacità necessaria, ma che costano meno. Anche per queste considerazioni dunque noi crediamo necessario per la difesa dei lavoratori, che uno di questi collegi arbitrali sia stabilito per legge.

Si dirà, che per quello che si riferisce al personale delle officine vi è il collegio dei *probi-viri*; ma debbo fare osservare, che la legge non contempla le vertenze superiori

alle duecento lire; quindi non abbraccia tutte le categorie di lavoratori. Circa poi al personale viaggiante non abbiamo nulla di analogo.

Se i *probi-viri* corrispondessero perfettamente allo scopo, non insisteremmo sul nostro emendamento; ma poichè la legge dei *probi-viri* non esiste affatto per i lavoratori del mare, ed è insufficiente per i lavoratori degli stabilimenti metallurgici e siderurgici, perciò, per difendere questi lavoratori, affinchè non sia più possibile, come per il passato, che i denari che si spendono per il bene dell'industria, vadano ad esclusivo beneficio di una classe, già abbastanza ricca, noi insistiamo nel nostro emendamento, il quale, ripeto, ha lo scopo di difendere i lavoratori da tutte le ingiustizie e da tutti i soprusi dei quali sono stati vittime nel passato.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Maggiorino Ferraris.

**Ferraris Maggiorino.** A proposito di questo articolo mi permetto di rivolgere una preghiera all'onorevole ministro di agricoltura. Colleghi competenti mi affermano, che il personale di bordo della marineria mercantile non cade sotto gli effetti della legge di assicurazione contro gli infortunii; e noi abbiamo anche udito in una recente memorabile discussione che i caricatori e scaricatori dei porti di mare, che anche essi esercitano un'industria pericolosa, non sono protetti da quella provvida legge.

Non voglio in questo momento compromettere una questione così grave nei rapporti tra capitale e lavoro; ma all'onorevole ministro rivolgo viva e fiduciosa preghiera di voler prendere in esame l'argomento e presentare sollecitamente alla Camera le opportune proposte. (*Segni di assentimento dell'onorevole ministro di agricoltura*).

Ringrazio anticipatamente l'onorevole ministro del segno di assenso, che mi fa. Ero persuaso che non poteva cadere nel nulla una preghiera, rivolta alla sua mente e al suo cuore.

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

**Luzzatto Arturo.** Sono in massima favorevole al concetto, al quale è ispirato questo emendamento; ma mi pare che non si possa così incidentalmente risolvere una questione gravissima, la quale riguarda appunto quelle

riforme alle legislazioni del lavoro, che l'onorevole ministro ha promesso di presentarci fra breve.

Con questo emendamento si viene a stabilire un principio nuovo, quello cioè, dell'arbitrato obbligatorio; ora questo principio trasforma completamente la legge vigente dei *probi-viri*.

Io credo che, quando questo argomento sarà maggiormente studiato, si potrà addivenire per alcune industrie al concetto dell'arbitrato obbligatorio. Ma sarebbe un legiferare tumultuariamente voler oggi stabilire per alcune categorie di operai questo arbitrato obbligatorio, che non esiste per altre. Quindi da un lato pregherei i sottoscrittori di quest'ordine del giorno di ritirarlo, perchè non mi pare questo il momento adatto per discuterlo; dall'altro prego l'onorevole ministro di agricoltura di prendere impegno di presentare quanto prima disegni di legge, i quali meglio corrispondano allo stato presente dei rapporti tra capitale e lavoro.

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

**Fasce.** Quando si discusse la legge sugli infortunii del lavoro, era ministro l'onorevole Cocco-Ortu, ed io mi allarmai giustamente pel fatto che quella legge non contemplava gli operai di mare. Il ministro ammise il fatto, ma soggiunse che non era possibile introdurre nella legge emendamenti, perchè tornava dal Senato ed era pericoloso il rimandarvela di nuovo. Io e i miei amici ci acquietammo, ma abbiamo fatto istanza ai diversi Ministeri, che si sono succeduti, che in quella legge degli infortunii sul lavoro fosse inclusa anche la gente di mare. Ora la questione che presentano i nostri colleghi di quella parte della Camera, è meritevole di tutta l'attenzione, ed io credo che in massima il loro concetto debba essere accolto. È infatti previdente e provvidente, che s'introduca qualche provvedimento, che metta questa gente in posizione da poter far valere i suoi diritti, di tutelare validamente i propri interessi.

Se il Governo vorrà darci serio affidamento che alla gente di mare, ai lavoratori dei porti verranno estesi i benefici delle leggi sugli infortunii del lavoro e sui *probi-viri*, allora si potrà in qualche modo mettere riparo a questo stato di cose. Perchè abbiamo tutta una popolazione che sfida i mari e che

si trova completamente indifesa nei casi di infortunio. Per conseguenza io dichiaro, che voterò in massima il concetto che informa l'emendamento proposto dai nostri colleghi e lo voterò tanto più tranquillamente e serenamente in quanto che so di fare opera previdente e provvidente, e per la quale confido anche nella prudenza della Camera.

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

**Fabri.** Per quanto non creda possibile, allo stato presente della discussione, il discutere l'emendamento proposto dai colleghi di quella parte della Camera (*Estrema sinistra*) e pure non approvando l'emendamento stesso, dichiaro nondimeno di consentire nell'idea che li ha mossi.

Ho letto in questi giorni (e lo ricordo a titolo di onore, perchè si tratta di un uomo che già fece onore al Parlamento, e che mi auguro di veder ritornare fra noi), ho letto un libro di Bassano Gabba sulla legislazione sociale, ed ho trovato che il nostro Paese è per questa parte uno dei meno progrediti del mondo. Ed una delle leggi, che ci mancano, è precisamente quella, che dovrebbe regolare i rapporti fra capitale e lavoro.

La proposta dell'onorevole Chiesa mi ricorda i *Consigli di fabbrica*, che esistono nel Belgio, istituiti di iniziativa governativa, che funzionano benissimo, e che son riusciti a portare la pace nei rapporti fra capitalisti ed operai. Faccio voti perchè il ministro competente porti la sua attenzione su tutta questa materia, e, come bene augurava l'onorevole Maggiorino Ferraris, così colto e profondo in siffatti studii, ci presenti un disegno di legge che possa essere sollecitamente approvato dal Parlamento.

**Presidente.** Desidera parlare, onorevole ministro della mariniera?

**Morin, ministro della mariniera.** La questione sollevata coll'articolo aggiuntivo proposto dall'onorevole Chiesa e dagli altri firmatari è così vasta e grave, che non mi sembra possa essere risolta convenientemente con un articolo introdotto in una legge speciale, a cui io lo trovo piuttosto estraneo.

Io mi interesso moltissimo della sorte di questi operai...

**Lollini.** Domando di parlare.

**Morin, ministro della mariniera...** che l'onorevole Chiesa dice imbarcati a bordo delle navi in qualità di marinai o di fuochisti, came-

rieri, ecc. In tanti anni di navigazione, ho imparato a stimare e ad amare i nostri valorosi marinai, e di gran cuore sono disposto ad accettare qualunque disposizione possa ridondare a loro vantaggio. Ma qui si tratta di disposizioni, le quali non possono essere isolate, di disposizioni le quali, da una parte interessano la legislazione che regola le relazioni fra il capitale e il lavoro e non possono formare oggetto di un articolo introdotto nel progetto ora in discussione, e dall'altra sovvertirebbero tutta la compagine del Codice della marina mercantile.

Si tratta di relazioni fra il proprietario di navi e il personale occupato a bordo: ma il personale degli equipaggi ha relazioni dirette col capitano, e si può solo fino ad un certo punto ritenere che le relazioni col capitano siano relazioni con l'armatore, che il capitano rappresenta.

Questa è una materia grave, circa la quale non si deve deliberare col votare improvvisamente un articolo aggiuntivo alla legge che stiamo discutendo. A questo riguardo, il mio onorevole collega ministro di agricoltura e commercio vedrà se sarà il caso di proporre al Parlamento uno speciale disegno di legge. Per la parte che mi riguarda, io dichiaro che posso bensì acconsentire a studiare se il nostro Codice della marina mercantile risponda esattamente alle esigenze attuali, o se non vi sia convenienza a modificarlo; poichè indipendentemente da questa speciale questione, ve ne sono altre, le quali possono fare ritenere opportuno che si proceda ad una revisione del Codice della marina mercantile; ma procediamo prudentemente e logicamente in questa materia, non pregiudichiamola con un articolo come è quello che ci si proporrebbe di votare, e che il Ministero non potrebbe accettare. (*Com-menti*).

### Giuramento.

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

**Vallone.** Giuro!

Si riprende la discussione della legge sulla marina mercantile.

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

**Lollini.** Cedo l'iscrizione al mio collega

Cabrini, che pure aveva chiesto di parlare, e rinunzio.

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

**Cabrini.** L'argomento addotto dal ministro della marineria sarebbe giustissimo qualora si trattasse di una legge normale; ma qui siamo dinanzi ad una legge speciale, ad una legge, quasi direi, di eccezione. È naturale quindi che, discutendosi di questo trattamento speciale, che si fa dallo Stato a industriali, noi domandiamo speciali disposizioni a favore dei lavoratori; tanto più che ogni discorso fatto qui a favore dei premi per la marina, è stato sempre accompagnato dalla dichiarazione che bisogna preoccuparsi soprattutto degli interessi dei nostri poveri lavoratori.

Parrecchi oratori (l'onorevole Luzzatto, l'onorevole Fabri ed altri) hanno riconosciuto ottima l'idea di estendere la legge dei *probi-viri* anche a questi lavoratori del mare, concetto della legislazione sociale; ma hanno obiettato che non è opportuno compromettere ora tale idea con una deliberazione affrettata, e che soprattutto non è opportuno affermare ora un principio nuovo.

Ma anzitutto non si tratta di un principio nuovo, si tratta di estendere la legge dei *probi-viri* ad un'altra categoria di lavoratori. (*Interruzione del ministro di agricoltura e commercio*).

Noi non domandiamo, è vero, onorevole ministro di agricoltura, una semplice estensione della legge, e non la domandiamo appunto perchè non siamo troppo soddisfatti di quella legge, la quale riposa bensì sopra un principio buonissimo, e quando sia modificata potrà dare risultati benefici, ma oggi, così com'è, non funziona nell'interesse dei lavoratori. Epperò abbiamo insistito sulla parola *sarà*, che è un imperativo, perchè sappiamo che la causa prima della debolezza della legge sui *probi-viri* nella sua pratica attuazione deriva da quel tale verbo *potrà*, che sta nel primo articolo della legge.

Poichè la costituzione dei collegi dei *probi-viri* è facoltativa e non obbligatoria, perciò avviene che, essendo contrari molti industriali e le Camere di commercio, i collegi non si costituiscono. Noi invece diciamo qui che *dovranno essere* istituiti.

Adunque, oltre le ragioni già accennate dall'amico Chiesa, ve n'è un'altra ancora, per la quale insistiamo in questa disposizione,

ed è che la legge sui *probi-viri* non ci garantisce anche perchè ad ogni momento le coalizioni dei capitalisti annientano la legge stessa, così come è occorso pochi giorni fa a Torino; fatto, del quale dovremo intrattenerci fra pochi giorni, quando discuteremo questo speciale argomento.

Insistiamo dunque nella nostra proposta, perchè crediamo che questa disposizione valga a tutelare gli interessi dei lavoratori.

Quando l'onorevole ministro dell'agricoltura (e ciò mi auguro che avvenga presto) vorrà realizzare i desiderii, che da tante parti vengono al Parlamento, presentando un disegno di riforma generale della legge sui *probi-viri*, allora si terrà presente questa disposizione. E non vi sarà allora niente di male se la legge nuova dichiarerà abrogata questa disposizione, sulla quale insistiamo; perchè, se intanto riusciamo oggi a strappare questo, sarà almeno una qualche conquista a favore dei lavoratori.

**Presidente.** Prima di dare la facoltà di parlare all'onorevole Pantano, dò lettura di una proposta pervenuta ora alla Presidenza:

« La Camera invita il Governo a presentare un disegno di legge, che estenda l'istituto dei *probi-viri* e la legge sugli infortuni del lavoro agli operai della marina mercantile ed ai lavoratori dei porti.

« Pantano, Fasce, Maggiorino Ferraris, Luzzatto Arturo, Fiamberti, Engel, Guerci, Brunialti, Fabri, Alessio, Marescalchi A., Ghigi, Berio, Imperiale e Taroni. »

L'onorevole Pantano ha facoltà di svolgere quest'ordine del giorno.

**Pantano.** Onorevole presidente, io ho presentato quest'ordine del giorno, al quale molti colleghi si sono associati, da banchi diversi, non già nell'intendimento di ostacolare la proposta, che è venuta dai miei colleghi di questa parte (*Estrema sinistra*) della Camera, ma solamente in via subordinata, nel caso in cui quella proposta non passasse.

È chiaro ed evidente, che se la legislazione sociale preannunziata dal Governo deve venire dinanzi a questa Camera, la proposta attuale non fa che anticipare in parte il lieto avvenimento.

Sarebbe per ciò cosa desiderabile sotto tutti i riguardi, sia pur emendando, se si

crede, in qualche punto la proposta per ciò che riflette la parte tecnica, che si passasse fin d'ora all'affermazione completa e netta dell'equità di un giudizio arbitrato fra capitale e lavoro nelle questioni relative alla gente di mare. Questioni che, come ben disse l'onorevole Chiesa, hanno tradizioni dolorose di sopraffazioni, mercè arruolamento di indiani, a danno dei nostri lavoratori, senza che la minima garanzia effettiva mettesse al coperto la gente di mare viaggiante sopra piroscafi, che pur sono dallo Stato largamente sussidiati.

Per queste ragioni, mentre da un lato il principio del giudizio arbitrato è già cominciato a penetrare, come forma tutelatrice degli interessi generali dello Stato contro indebite prevalenze nel dominio dei lavori pubblici; mentre, in un ambito più largo di fatti e di principii il concetto dell'arbitrato fra capitale e lavoro si fa strada in tutte le legislazioni più civili, non comprendiamo perchè non lo si debba introdurre in questa legge, precisamente dove per condizioni speciali si favorisce una data classe di capitalisti e si lasciano invece gli operai in loro piena balia.

Quindi da parte mia, ho presentato quell'ordine del giorno in linea subordinata, e qualora la Camera...

**Presidente.** Ma...

**Pantano.** Onorevole presidente, quello dell'onorevole Chiesa è un articolo aggiuntivo e l'ordine del giorno mio non esclude la sua approvazione anticipata.

**Presidente.** Allora bisogna chiarirlo.

**Pantano.** Si chiarisce dichiarando che l'ordine del giorno sta indipendentemente dall'articolo.

**Presidente.** Sta bene.

**Pantano.** Dunque possono stare le due cose.

L'articolo aggiuntivo che cosa ammette? Il principio dell'arbitrato. Che cosa vuole l'ordine del giorno? L'estensione dell'istituto dei *probi-viri* altra forma di arbitrato, anche a questa parte del lavoro nazionale. Dunque le due cose non si elidono, ma si completano.

**Presidente.** Permetta, onorevole Pantano, che anch'io chiarisca la cosa, perchè non si abbia a cadere in equivoci.

L'articolo aggiuntivo non afferma soltanto il principio ma stabilisce un organismo al quale affida la risoluzione di certe determi-

nate controversie. Se l'articolo è approvato non è più il caso di approvare l'ordine del giorno.

**Pantano.** In tal caso resterà sempre da sottoporre il voto alla Camera per quel che si riferisce agli infortunii sul lavoro.

**Presidente.** È questione d'intendersi.

A me fu presentato l'ordine del giorno come pregiudiziale...

**Pantano.** È giusto quindi ch'io abbia dissipato l'equivoco. Per cui da un lato, io voterò l'articolo dei miei amici, dall'altro, se fosse approvato, manterrò dell'ordine del giorno soltanto la proposta per ciò che riguarda gli infortunii sul lavoro.

**Picardi, ministro di agricoltura e commercio.** Chiedo di parlare.

**Presidente.** Parli.

**Picardi, ministro di agricoltura e commercio.** Io dichiaro di non aver difficoltà ad accettare l'invito fatto al Governo dal deputato Pantano, e questo dico con animo tanto più lieto, in quanto che, se avessi avuto in questo momento il resoconto stenografico dell'8 marzo, avrei potuto leggere le parole che risposi all'onorevole Palatini, il quale chiedeva l'iscrizione nell'ordine del giorno di un suo disegno di legge, che estendeva il beneficio della legge sugli infortunii anche agli operai addetti al taglio dei boschi. In quell'occasione io ebbi a pregare il deputato Palatini di non insistere per la iscrizione nell'ordine del giorno, perchè io avevo già pronto un disegno di legge di aggiunte e modificazioni alla legge sugli infortunii del lavoro, le quali consistono soprattutto nella estensione a moltissime altre classi di lavoratori dei benefici della legge, ed in un migliorato tecnicismo in rapporto ai premi ed alle indennità, in caso di infortunio.

Quindi accettando oggi l'invito, che mi viene dall'onorevole Pantano, non faccio che confermare quello che, spontaneamente, pochi giorni or sono, ebbi a dichiarare alla Camera. Dichiaro, che nel disegno di legge, che ho già pronto e che, per un sentimento che la Camera comprende, io non ho ancora presentato, volendo che altri problemi di carattere più urgente siano risolti dalla Camera, è compresa, fra le persone che devono godere della legge sugli infortunii, tutta la gente di mare.

Vede dunque l'onorevole Pantano che quello che egli desiderava è già fatto.

**Pantano.** E i *probi-viri*?

**Picardi, ministro di agricoltura e commercio.** Veniamo ai *probi-viri*. Ma a questo riguardo devo cominciare dal dichiarare una cosa, ed è che l'obbiezione più forte, dalla quale, malgrado l'eloquenza delle parole, l'onorevole Cabrini e gli altri proponenti non hanno potuto abbastanza difendersi, è quella della poca opportunità della questione, che essi sollevano oggi, di fronte alla legge dei premi della marina mercantile; si tratta di una questione molto grave, ed io vorrei proprio pregare gli stessi proponenti di considerare che essi, con questo articolo aggiuntivo, toccano a tanti lati della legislazione vigente che, risolvere tutto, ora, sommariamente comprometterebbe non solo la responsabilità del Governo, ma sopra tutto la responsabilità del potere legislativo; daremmo prova (mi si perdoni la parola) di superficialità, di leggerezza, di poca considerazione, se noi, oggi, a proposito della legge sui premi, venissimo a sconvolgere tutto l'ordinamento del Codice di marina mercantile che regola i rapporti fra l'armatore, il capitano e l'equipaggio. Se noi venissimo oggi ad accettare l'articolo aggiuntivo giungeremmo incidentalmente a una soluzione parziale del problema, perchè l'arbitrato proposto tocca solamente i rapporti fra lavoro e capitale sulle navi che godono i premi; ma tutte le altre navi italiane resteranno sotto l'impero della legge attuale e noi per quest'unico e assai limitato beneficio, oggi, con poca preparazione, metteremmo sossopra tutto il sistema della nostra legislazione.

Pare a me, che una certa preparazione in queste leggi le quali debbono riformare leggi organiche che da lunghi anni regolano importanti rapporti, ci voglia; ci vuole quella maturità di studio, quella opportunità di sede, quella preparazione di discussione che qui, mi si permetta, manca, perchè questo è un articolo aggiuntivo che si unisce di fatto alla legge sulla marina mercantile su cui però nè la iniziativa parlamentare si determinò, nè a tempo opportuno la Commissione parlamentare riferì. Nè fra l'articolo 10 aggiuntivo e la legge sulla marina mercantile vorranno i proponenti affermare che vi sia proprio intima connessione.

Ed io dico anche: la procedura parlamentare non è solo una forma ma contiene una sostanza, cioè l'esame maturato e prudente

dei disegni di legge, la coordinazione tranquilla fra le leggi nuove e le leggi che esistono. Io quindi vorrei proprio pregare i proponenti a contentarsi della affermazione di principio che hanno fatto circa la necessità (che vedo riconosciuta dall'Estrema Sinistra all'Estrema Destra), ed io vorrei proprio pregarli di non far affrontare a queste proposte, che hanno molto di buono, l'evento incerto di una votazione fatta senza maturità di discussione ed opportunità di deliberazione.

Quindi, pur riconoscendo che la legge sui *probi-viri* va ritoccata (e qualche cosa già personalmente ad alcuni dei proponenti avevo detto) perchè non ha prodotto tutti quegli utili risultati che il legislatore nel 1893 si proponeva, assumo impegno di fare gli studii opportuni perchè questi difetti vengano alla luce e si trovi il rimedio, perchè la legge dei *probi-viri* sia estesa quasi a tutte le industrie, levando quel « possono » di cui si lagnava l'onorevole Cabrini, e ricercando un sistema che assicuri la istituzione e la funzione di questi tali uffici.

Non pregiudico la questione della obbligatorietà dell'arbitrato: è troppo grave perchè io oggi in queste brevi considerazioni sopra l'articolo aggiuntivo la pregiudichi. Riconosco però che molte delle osservazioni esposte hanno trovato argomento nel fatto che la legge nella sua applicazione si è rivelata inadeguata.

Fatte queste dichiarazioni, io credo che i proponenti potranno essere paghi, e vorranno aspettare che il Governo, dietro esame e con prudenza, in seguito all'impegno che prende, presenti alle vostre deliberazioni gli opportuni progetti di riforma per le contese fra capitale e lavoro, che abbiano soprattutto il pregio di esser coordinati armonicamente alle leggi organiche dello Stato.

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

**Guerci.** Signor ministro, non è la prima volta che da quei banchi abbiamo inteso dire che vi sono nel cassetto di un ministro leggi che aspettano la luce...

**Picardi, ministro di agricoltura e commercio.** Ho detto che ho in pronto un disegno di legge.

**Guerci...** Ma viceversa, quei disegni sono rimasti per anni nel cassetto, senza vedere il sole. Non credo ch'Ella farà allo stesso modo: son convinto che Ella manterrà la parola e porterà il disegno al Parlamento. E così sia. In merito alla quistione osservo poi, che è

questo il momento di far trionfare il concetto del collega Cabrini, perchè in questo momento siamo fuori della legge comune, siamo sul terreno del privilegio.

Se agli armatori premiati pesa questo privilegio che si chiede per gli operai, non hanno che a rinunciare al premio. Noi insistiamo dunque su questo, che chiamiamo diritto degli operai; accettando la proposta dell'onorevole Cabrini, non si sconvolge affatto il concetto del Codice della marina mercantile, imperocchè questa eccezione durerà fin che dura il privilegio dei premi; quando il privilegio cesserà si entrerà nella legge comune. (*Interruzioni*). È una condizione contrattuale; approfittiamo di questo momento per sottoporre la proposta al Parlamento, chiedendogli di approvarla in nome dell'equità.

**Presidente.** Veniamo dunque ai voti sull'aggiunta proposta dall'onorevole Cabrini e da altri deputati; è inutile che la si legga perchè è stampata. Questa aggiunta non è accettata nè dal Governo nè dalla Commissione.

**Morin, ministro della marina.** Accettiamo l'ordine del giorno Pantano.

**Presidente.** Sta bene. Pongo a partito l'aggiunta proposta dall'onorevole Cabrini.

(*Non è approvata*).

Pongo ora a partito l'ordine del giorno dell'onorevole Pantano ed altri deputati del quale ho testè dato lettura. Quest'ordine del giorno è accettato dal Governo.

Lo pongo a partito.

(*È approvato*).

Viene ora l'articolo 10 *bis* concordato fra il Governo e la Commissione e concepito in questi termini:

« Nella somma di otto milioni annui da stanziarsi dall'esercizio 1901-902 fino all'esercizio 1905-906, dovrà essere compreso l'ammontare totale dei compensi daziari e di costruzione per le navi dichiarate e da dichiararsi dopo il 30 settembre 1899, sotto il regime della presente legge.

« A questo effetto il Governo del Re dovrà, ove occorra, ridurre con Decreto Reale la quantità di tonnellate ammesse a fruire del trattamento concesso dalla presente legge. »

La Commissione lo accetta?

**Morin, ministro della marina.** È concordato con la Commissione!

**Presidente.** Sta bene. Lo pongo a partito. (*È approvato*).

« Articolo 11. Ogni altra disposizione contraria a quelle contenute nella presente legge, resta abrogata. »

Chi approva quest'articolo è pregato di alzarsi.

(*È approvato*).

« Articolo 12. Il Governo del Re provvederà con regolamento all'esecuzione della presente legge. »

Chi approva quest'articolo 12 è pregato di alzarsi.

(*È approvato*).

Viene ora l'articolo aggiuntivo proposto dagli onorevoli Maggiorino Ferraris, Guicciardini e Luzzatti Luigi. È concepito in questi termini:

« Entro l'anno 1903, il Governo presenterà al Parlamento il disegno di legge per i nuovi servizi postali e commerciali marittimi, anche in relazione alle costruzioni da affidarsi ai cantieri nazionali. »

Sopra questo articolo aggiuntivo l'onorevole Pantano propone il seguente ordine del giorno:

« La Camera, convinta:

che una politica marinara veramente italiana deve intendere soprattutto a favorire lo sviluppo delle correnti commerciali verso quei mercati che promettono nuove vie alla espansione nazionale;

che a raggiungere questo fine e a sottrarre la marina italiana a monopoli sterilizzatori dell'attività economica del paese, occorre armonizzare tale politica con lo svolgersi progressivo delle costruzioni navali nei cantieri nazionali;

invita il Governo ad iniziare sin da ora, con opportune indagini, gli studi relativi ed a presentare al Parlamento, non più tardi del 1903, il disegno di legge sui nuovi servizi postali e commerciali marittimi, onde si vadano così preparando in tempo utile gli elementi indispensabili ad una vera e feconda concorrenza. »

L'onorevole Maggiorino Ferraris ha facoltà di parlare.

**Ferraris Maggiorino.** L'articolo aggiuntivo, che in nome degli onorevoli Luigi Luzzatti,

Guicciardini e mio, mi onoro di presentare alla Camera, è un invito rivolto al Governo, e più specialmente al mio egregio amico e collega, il ministro delle poste e dei telegrafi, di volere, entro il 1903, presentare al Parlamento il nuovo disegno di legge per i servizi postali e commerciali marittimi. (*Ilarità — Interruzioni*).

Accetto con grande piacere le interruzioni della Camera, e faccio al mio carissimo successore l'augurio che nel 1903 egli sia ancora a quel posto! (*Ilarità*).

L'articolo è ispirato dall'esperienza fatta in occasione della rinnovazione delle ultime Convenzioni.

Per quanto fin dal 1888-89 una Commissione Reale fosse stata incaricata di preparare gli studi necessari per le Convenzioni che scadevano alcuni anni dopo, abbiamo dovuto passare attraverso a due o tre proroghe diverse, le quali rappresentarono una continua crisi dei cantieri nazionali, una decadenza della marineria italiana.

I principali Stati d'Europa, soprattutto la Francia e l'Inghilterra, rinnovano le loro Convenzioni tre o quattro anni prima della relativa scadenza; perchè in tal guisa le Società di navigazione hanno il tempo di preparare il materiale necessario ai loro servizi. E ben lo sa l'Italia che, avendo posto in vigore le nuove Convenzioni nel 1893, nel 1896 non si aveva ancora il materiale necessario alle linee che nelle Convenzioni di tre anni innanzi erano state stabilite. Ed allora si dovettero in parte modificare quelle linee, in parte esercitarle con vapori che non avevano la velocità e la portata necessarie; si dovette valerci di alcune disposizioni transitorie della legge, dando luogo a lunghe contestazioni, le cui liquidazioni finanziarie non sono ancora compiute.

Ma all'invito, che rivolgo all'onorevole ministro, e per esso all'intero Governo, vorrei aggiungere una preghiera. Ieri l'altro, dal mio amico Gavotti, mio antico compagno di scuola, nel suo brillante debutto fu fatto un confronto tra la marina italiana e la marina germanica, e fu rilevata una cosa molto penosa, che, cioè, in dieci anni mentre la marina germanica è passata da 930 mila tonnellate ad 1 milione ed 800 mila, la marina italiana da 294 mila è passata a circa 500 mila.

L'onorevole ministro della marineria rico-

nosceva questo fatto e credeva che ci fosse una mano misteriosa.

Ho lungamente indagato questa materia, ma le indagini sorpassano la possibilità e i mezzi di studio di un semplice deputato ed esigono l'opera del Governo.

La marina tedesca è il risultato di una serie di fattori diversi, ma è soprattutto l'opera di un uomo, che nessuno può nominare senza profonda riverenza, parlando di servizi postali, commerciali e marittimi, di V. Stephan che per venti anni fu ministro delle poste in Germania, e fu autore dell'Unione postale internazionale, e che solo recentemente fu rapito alla scienza ed al progresso dei servizi postali e telegrafici del mondo intero. Ricorderò anzi un aneddoto raccontatomi da lui, e che fa onore alla nostra marina.

Nel 1895 le navi delle diverse nazioni vennero passate in rivista dall'imperatore di Germania; sfilò superba, superbamente innalzando la bandiera italiana, la nave *Umberto I*, brillantemente manovrata dal collega Bettolo, al quale sono lieto di rendere questa testimonianza di elogio, quantunque qualche volta io non navighi con lui nelle stesse acque parlamentari (*Si ride*). In quel momento l'Imperatore, battendo sulla spalla del ministro V. Stephan disse: « Caro amico, voi ci avete dato una grande marina di commercio; ora vogliamo una grande marina da guerra. »

Questo fu il pensiero dell'imperatore di Germania nel 1895, e da esso trasse origine la legge sulla flotta approvata poi nel 1900.

Bisogna dunque procedere ad uno studio profondo, che con indagine matura ci dica perchè la Germania, che nell'ultimo bilancio spende meno di dieci milioni annui per la sua marina mercantile, abbia una marina che si sviluppa in ragione tante volte maggiore che non quella dell'Italia, per cui si sperano venti o ventidue milioni all'anno. Questo è lo studio che ci occorre; quando l'avremo disporremo di una base per la soluzione del problema.

Non voglio dilungarmi: dirò soltanto che, a mio avviso, le ragioni della superiorità della marina tedesca, la quale del resto è ancora in formazione, possono ridursi a quattro, che addito unicamente per ragioni di studio. Capitale a buon mercato: ciò non dipende solo dalle condizioni generali del paese

ma vi concorre in Germania anche una istituzione molto analoga alla nostra cassa di depositi e prestiti.

Allo sviluppo della marina tedesca concorre inoltre il fatto che il Governo ha sempre limitato il numero dei cantieri commisurandolo alla quantità del lavoro, che in essi doveva compiersi. Da ultimo vi ha concorso un altro elemento, che vorrei che negli studii preparatori delle nuove convenzioni si tenesse in gran conto, avuto anche riguardo alle discussioni di questi giorni; e questo elemento è dato dalla facoltà della libera introduzione non solo dei materiali ma perfino delle navi.

Le Società sovvenzionate hanno avuto largamente la facoltà di poter costruire le loro navi nei cantieri inglesi; e solo quando si è creduto che i cantieri tedeschi potessero dare navi di bontà uguale a quelle dei cantieri inglesi, allora ebbero la preferenza i cantieri tedeschi. Ma non c'è dubbio, quanto alla materia prima che serve alla costruzione. Aggiungerò che nel marzo dell'anno passato fu presentata al Parlamento tedesco una mozione per imporre un dazio d'introduzione sulle materie che si introducono in franchigia per la costruzione delle navi, e la mozione non fu approvata, anzi fu respinta per desiderio dei cantieri stessi e soprattutto del maggior cantiere, il Vulcano di Stettino, il quale dichiarò che il dazio di introduzione sulla materia prima per le costruzioni della marina mercantile sarebbe « una sventura per l'industria dei cantieri nazionali, sarebbe la più grande e la più insanabile sventura che essi potessero subire. »

Quindi concludo pregando il Governo di voler fare buon viso all'articolo presentato da me e dai miei egregi colleghi, e che io in nome loro ho avuto l'onore di svolgere. Lo prego soprattutto di raccogliere fino da ora gli elementi necessari alla soluzione di questo problema. Perchè le convenzioni rappresentano ora una spesa di 10 milioni all'anno, e, per quindici anni, sono 150 milioni di spesa che l'Erario fa a carico dei contribuenti. Non nego la spesa, nè la negherò forse in avvenire; ma domando solamente che essa ci dia quello sviluppo della marina mercantile, che noi tutti desideriamo per ragioni patriottiche e per ragioni economiche e sociali. (*Benissimo!*)

**Presidente.** L'onorevole ministro della marina ha facoltà di parlare.

**Morin, ministro della marina.** L'articolo aggiuntivo proposto dagli onorevoli Maggiorino Ferraris, Guicciardini e Luigi Luzzatti è di una opportunità evidente; è un articolo informato ad un principio molto saggio, al principio di preparare, con una considerevole e conveniente anticipazione, quelle disposizioni che potranno condurre a regolare in modo più opportuno ed armonico di quello che le leggi attuali comportino il servizio generale della marina mercantile e quello speciale delle linee sovvenzionate.

Io consento coll'onorevole Ferraris che sommando i 10 milioni che ci costano i servizi sovvenzionati e gli 8 milioni che stanziamo ora per i premi alla marina mercantile, e unendo a tempo opportuno tutte queste forze potremo preparare una legislazione molto più feconda di buoni risultati per la nostra marina mercantile; consento perfettamente con lui che gli studii, che ci debbono condurre a questo felice risultato, debbano essere iniziati in tempo.

Per conseguenza, in nome del Governo, accetto ben volentieri questo articolo aggiuntivo proposto.

**Presidente.** L'onorevole ministro dunque accetta l'articolo aggiuntivo degli onorevoli Maggiorino Ferraris, Guicciardini e Luigi Luzzatti, del quale ho già dato lettura.

Lo pongo a partito.

(*È approvato.*)

Ora do facoltà di parlare all'onorevole Pantano per svolgere il suo ordine del giorno del quale anche ho già data lettura.

**Pantano.** Dopo le dichiarazioni fatte dall'onorevole Ferraris e dall'onorevole ministro della marina, le quali sono conformi a quell'ordine di idee che è consacrato nel mio ordine del giorno, credo opportuno di non insistere in esso.

Soltanto prego l'onorevole ministro, in aggiunta a quanto è stato detto, che non si perda di mira questo concetto: che cioè, negli studii, che si inizieranno, più che delle linee postali si tenga conto delle correnti commerciali, che bisogna avviare dal nostro verso gli altri paesi; e che nei capitolati futuri si trovi modo di precludere la via all'assorbimento di tutti i servizi da parte di una sola compagnia, dando modo alle varie forze ma-

rinare d'Italia di concorrere ai nuovi servizi con un insieme armonico che tolga la possibilità del rinnovarsi di nuovi monopoli.

Non ho altro da dire.

**Presidente.** « Art. 13. — Il regio decreto 16 novembre 1900, n. 377 modificato dagli articoli precedenti è convertito in legge ».

**Morin, ministro della marina.** Questo articolo rimane eliminato dal primo.

**Presidente.** Allora prego l'onorevole relatore di volermi dire quando potrà aver compiuto il lavoro di coordinamento per poterne riferire alla Camera e procedere quindi alla votazione della legge. Se potesse farlo subito, sarebbe meglio.

**Franchetti, relatore.** Io non ho nessuna difficoltà a fare anche ora il coordinamento.

E poichè siamo giunti dopo un anno e mezzo di gestazione, ad una soluzione di questa grave questione, la quale implica interessi così importanti, mi sia permesso di concludere con un voto: che cioè le nostre industrie costruttrici marittime attendano ad organizzarsi, a concentrarsi, a diminuire il numero dei loro impianti onde perfezionarlo e proporzionarlo alle possibili richieste degli armatori, perchè altrimenti con qualsiasi regime, o con la legge del 1896, o con quella che era stata proposta dalla Commissione, se avesse trionfato, o con la legge ora votata dalla Camera, le nostre industrie costruttrici avranno innanzi a sè tristi giorni di crisi e di miserie. (*Bene! Bravo!*)

**Presidente.** Allora quando si fa il lavoro di coordinamento?

*Voci.* Subito, subito!

**Morin, ministro della marina.** Sarebbe meglio procedere con un po' di calma in questo lavoro!

**Presidente.** Allora lo rimetteremo a domani in principio di seduta: dopo le interrogazioni, l'onorevole relatore favorirà di riferire sul coordinamento della legge.

(*Così rimane stabilito.*)

### Nomina di commissari.

**Presidente.** Adempiendo al mandato affidatomi dalla Camera di completare la Commissione, che deve esaminare il disegno di legge sugli onorari dei procuratori, avverto che ho chiamato a farne parte gli onorevoli Carboni-Boj e Monti-Guarnieri.

### Sull'ordine del giorno.

**De Bernardis.** Chiedo di parlare.

**Presidente.** Ne ha facoltà.

**De Bernardis.** Vorrei rivolgere una preghiera alla Camera: che, cioè, sia iscritto nell'ordine del giorno della seduta di domani il disegno di legge che porta il n. 78 « Transazione stipulata fra lo Stato e il comune di Napoli per l'assegno alla beneficenza e per compensazione di reciproche ragioni di crediti e debiti. »

Si tratta di un disegno di legge che è stato dichiarato d'urgenza, e che, credo non darà luogo a nessuna discussione. L'onorevole ministro del tesoro mi ha detto d'acconsentire a questa iscrizione.

**Presidente.** Onorevole presidente del Consiglio, acconsente?

**Zanardelli, presidente del Consiglio.** Acconsento.

**Presidente.** Allora così rimane inteso.

**Giolitti, ministro dell'interno.** Prego la Camera di inscrivere nell'ordine del giorno di domani il disegno di legge sulla « Concessione di un credito di lire 200 mila per sussidii di beneficenza in aumento alla dotazione del capitolo 35 dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'interno 1901-902 » che è stato dichiarato d'urgenza.

**Presidente.** Se nessuno si oppone, questa proposta del ministro dell'interno si intende approvata.

(*È approvata.*)

**Rampoldi.** Chiedo di parlare.

**Presidente.** Parli.

**Rampoldi.** Nell'ordine del giorno è iscritta una mozione che venne presentata da me e da alcuni miei colleghi, e che riguarda professori e maestre di scuole primarie e secondarie già comunali e provinciali i quali, per concorso o per chiamata, passarono poi al servizio dello Stato.

Era già stato deliberato che questa mozione io dovessi svolgerla dopo i bilanci di assestamento, cioè, nel dicembre scorso, o, al più tardi, nel gennaio successivo; ma le vicende parlamentari ciò non permisero.

Ora, poichè vedo presente il ministro della pubblica istruzione, vorrei chiedergli, quando egli crede, che io possa svolgere quella mozione.

**Presidente.** Onorevole ministro dell'istruzione pubblica...

**Nasi**, ministro dell'istruzione pubblica. D'accordo col mio collega del tesoro, se non dispiace all'onorevole Rampoldi, proporrei che questa mozione venisse svolta il primo martedì dopo le feste pasquali.

**Rampoldi**. Sta bene.

**Presidente**. Se non vi sono osservazioni in contrario, s'intenderà approvata questa proposta dell'onorevole ministro della pubblica istruzione.

(È approvata).

### Interrogazioni e interpellanze.

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

**Ceriana-Mayneri**, segretario, legge :

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro dei lavori pubblici per sapere, se intenda una buona volta provvedere a garantire i viaggiatori in ferrovia da possibili aggressioni, le quali, sono facili e frequenti, come ne offre un esempio, quella avvenuta nella notte dal 25 al 26 febbraio 1901 sulla linea Napoli-Reggio.

« Aliberti. »

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro della marineria per conoscere le ragioni per le quali le navi della Regia marina che attraversano il Mar Rosso invece di rifornirsi di carbone, di viveri, di acqua e ghiaccio a Massaua, fanno le loro provviste nel porto di Aden.

« Scalini. »

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro dei lavori pubblici sulle condizioni della linea ferroviaria Treviso-Belluno.

« Fusinato. »

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro di agricoltura e commercio per sapere se intenda presentare sollecitamente un disegno di legge per la istituzione dei *probi-viri* anche riguardo all'agricoltura, come ne fu fatta promessa nelle relazioni ministeriali e parlamentari del dicembre 1892 e febbraio 1893, che precedettero l'approva-

zione della legge sui collegi dei *probi-viri* per le industrie.

« Emilio Maraini. »

« I sottoscritti chiedono di interrogare l'onorevole ministro dell'interno per sapere quel che consti all'autorità politica circa la notizia raccolta da parecchi giornali e relativa ad arruolamenti fatti in Italia per il Transvaal da parte di agenti inglesi.

« Orlando, Majorana. »

« Il sottoscritto chiede d'interrogare gli onorevoli ministri dell'interno e di agricoltura e commercio se non credano di revocare le disposizioni della autorità di pubblica sicurezza in provincia di Alessandria, e segnatamente del sotto-prefetto di Asti che richiamò in vigore per il servizio della polvere, nei Consorzi di difesa contro la grandine, il regolamento 23 agosto 1894, n. 389, relativo alla legge sui reati commessi con materie esplodenti e contenente all'articolo 5, la limitazione a 3 chilogrammi della polvere che può tenersi in deposito in ciascun casotto, quantità che è insufficiente ai bisogni.

« Vigna. »

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro dell'interno per sapere quali provvedimenti intenda di prendere per ricondurre al retto funzionamento l'amministrazione del comune di Ponzano (Alessandria) dove da più anni si commettono irregolarità e violazioni di legge.

« Vigna. »

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro dell'interno, per sapere se trova corretto il contegno del signor sindaco di Bari, il quale in una pubblica tornata di quel Consiglio comunale si permetteva pronunciar parole oltraggiose all'indirizzo di quella Giunta provinciale amministrativa.

« De Nicolò. »

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro dell'interno, sul modo come sono state compiute le operazioni del censimento generale nel territorio del Comune di Bari.

« De Nicolò. »

« Il sottoscritto chiede di interrogare l'onorevole ministro degli esteri per sapere se abbia fondamento di verità la voce diffusa da vari giornali italiani ed esteri su pretesi arruolamenti per la guerra del Sud-Africa, compiuti da agenti del Governo inglese, simulando d'impegnare operai italiani per lavori di costruzione o di altro genere. E, se vera tale voce, quale misura intenda prendere il ministro a salvaguardia dell'interesse di cittadini italiani ed a tutela del buon nome d'Italia.

« De Nicolò. »

« Il sottoscritto chiede d'interpellare gli onorevoli ministri dell'interno e di grazia e giustizia intorno alle responsabilità derivanti dalla sentenza emessa dal tribunale correzionale di Napoli nella causa tra il municipio di Andretta e il giornale 1799.

« Carlo Del Balzo. »

**Presidente.** Queste interrogazioni verranno iscritte nell'ordine del giorno, secondo l'ordine della loro presentazione.

Quanto all'interpellanza, gli onorevoli ministri a cui è rivolta, diranno, in altra seduta, se e quando credano di rispondervi.

La seduta termina alle 18.

*Ordine del giorno per la seduta di domani.*

1. Interrogazioni.

2. Votazione a scrutinio segreto 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 marina mercantile. (83)

*Discussione dei disegni di legge:*

3. Transazione stipulata fra lo Stato e il comune di Napoli per l'assegno alla beneficenza e per compensazione di reciproche ragioni di crediti e debiti. (78).

4. Concessione di un credito di lire 200 mila per sussidi di beneficenza in aumento alla dotazione del capitolo 35 dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'interno 1901-902. (224) (*Urgenza*)

5. Svolgimento di una mozione del deputato Bertesi ed altri per l'abolizione del dazio doganale sul grano, sugli altri cereali e sulle farine.

6. Approvazione della Convenzione del 6 aprile 1900 sulla vertenza per eccesso di estimo e contributi idraulici in provincia di Mantova. (80)

7. Spese straordinarie militari per il quinquennio finanziario dal 1° luglio 1900 al 30 giugno 1905. (82)

8. Tombola telegrafica a favore dell'Opera pia per assistere i figliuoli derelitti dei condannati, della pia Casa di Patronato per i minorenni e della pia Casa di rifugio per le minorenni corripicende. (94)

9. Disposizioni per la leva sui nati nel 1881. (195)

10. Modificazioni alla legge sugli stipendi ed assegni fissi per il Regio Esercito. (85)

11. Importazione dalla Sicilia nel Continente del sale sofisticato per la fabbricazione della soda e per la riduzione dei minerali. (92)

**PROF. AVV. LUIGI RAVANI**

*Direttore dell'Ufficio di Revisione.*

Roma, 1901 — Tip. della Camera dei Deputati