

## XCVI.

## TORNATA DEL 21 LUGLIO 1896

## Presidenza del Presidente FARINI.

**Sommario.** — *Sunto di petizioni — Omaggi — Il Presidente comunica il regio decreto col quale il generale Luigi Pelloux è nominato senatore del regno — Comunica due lettere del Presidente della Corte dei conti: con la prima trasmette l'elenco dei contratti pei quali il Consiglio di Stato ha dato o ricusato il suo parere, e che la Corte dei conti ha registrato nel decorso esercizio 1895-96; con la seconda trasmette l'elenco delle registrazioni con riserva fatte dalla Corte dei conti nella 1<sup>a</sup> quindicina del mese in corso — Comunica pure una lettera del presidente della Commissione permanente di finanze, che ne accompagna altra del senatore Parenzo, con la quale si dimette da membro della Commissione permanente di finanze — Si accordano congedi — Il presidente del Consiglio, Di Rudinì, annunzia la composizione del nuovo Gabinetto e fa brevi dichiarazioni sul programma di governo del Ministero da lui presieduto — Il Presidente comunica una lettera del Presidente del Consiglio con cui si dà notizia al Senato che S. M. il Re ha accettato le dimissioni presentate del tenente generale Luchino Dal Verme dalla carica di sottosegretario di Stato per la guerra, ed ha nominato nella carica stessa il maggior generale Achille Afan de Rivera — Si rinvia lo svolgimento della interpellanza del senatore Vitelleschi, sul modo come si è fatta la crisi, a venerdì 24 corrente e un'altra del senatore Rossi Alessandro, sul riposo domenicale, a domani — Discutesi il progetto di legge: Provvedimenti riguardanti la marina mercantile (n. 191) — Parlano nella discussione generale il senatore Gadda ed il ministro della marina — Il relatore, senatore Cerruti, nella discussione degli articoli, riferisce su alcune petizioni — Dopo brevi osservazioni del senatore Calenda Andrea e del ministro della marina si approvano tutti gli articoli del progetto, che sarà votato domani a scrutinio segreto — Discutesi il progetto di legge: Conversione in legge di regio decreto portante modificazioni alla tariffa doganale (n. 204) — Parlano i senatori Rossi Alessandro, Pierantoni, Faina E. relatore, ed il ministro delle finanze — Si rinvia allo scrutinio segreto l'articolo unico del progetto.*

La seduta è aperta alle ore 15 e 30.

Sono presenti tutti i ministri.

Il senatore, segretario, COLONNA-AVELLA legge il processo verbale della tornata precedente, il quale viene approvato.

**Sunto di petizione.**

Lo stesso senatore, segretario, COLONNA-AVELLA dà lettura del seguente sunto di petizione giunta al Senato:

« N. 51. — Maresca Mariano fu Gaetano; rappresentante l'Ufficio *Veritas*, chiede che questo venga pareggiato al Registro italiano per gli effetti delle disposizioni contenute nell'articolo 2 del progetto di legge: « Provvedimenti per la marina mercantile ».

**Omaggi.**

PRESIDENTE. Si dà lettura dell'elenco degli omaggi giunti al Senato.

Lo stesso senatore, *segretario*, COLONNA-AVELLA legge:

Fanno omaggio al Senato:

Il senatore Saverio Arabia di una sua memoria per titolo: *Provvedimenti di pubblica sicurezza*;

Il presidente della Croce Rossa italiana del *Resoconto morale economico di quell'Associazione per l'anno 1895*;

I prefetti di Messina, Ferrara e Massa degli *Atti dei rispettivi Consigli provinciali per l'anno 1895*;

Il direttore del regio ospizio di beneficenza della provincia di Catania della *Relazione annuale di quel regio ospizio per l'anno 1895*;

Il prof. Francesco Contuzzi delle seguenti sue pubblicazioni: 1° *La istituzione dei Consolati ed il diritto internazionale europeo sulla sua applicabilità in Oriente*; 2° *L'assistenza marittima*;

Il presidente della Commissione centrale di beneficenza in Milano del *Bilancio consuntivo per l'anno 1895*.

#### Nomina di senatore.

PRESIDENTE. È giunta alla Presidenza la seguente lettera:

« Mi onoro di mandare alla E. V. copia autentica del regio decreto in data 15 luglio, col quale il tenente generale Luigi Pelloux è stato nominato senatore del Regno.

« Il ministro  
« Firmato: RUDINÌ ».

PRESIDENTE. Prego di dar lettura del regio decreto.

Il senatore, *segretario*, COLONNA-AVELLA legge:

UMBERTO I

*per grazia di Dio e per volontà della Nazione*

RE D'ITALIA.

Visto l'articolo.33 (categoria 14<sup>a</sup>) dello Statuto fondamentale del Regno;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro presidente del Consiglio dei ministri, ministro segretario di Stato per gli affari dell'interno;

Abbiamo nominato e nominiamo senatore del Regno il tenente generale Luigi Pelloux, Comandante del V Corpo d'armata.

Il ministro proponente è incaricato dell'esecuzione del presente Decreto.

Dato in Roma, addì 15 luglio 1896.

UMBERTO.

RUDINÌ.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole presidente del Consiglio della comunicazione di questo Decreto che sarà trasmesso alla Commissione per la verifica dei titoli dei nuovi senatori.

#### Comunicazioni.

PRESIDENTE. È giunta alla Presidenza la seguente lettera:

« Roma, addì 17 luglio 1896.

« In adempimento del prescritto all'art. 10 della legge 17 febbraio 1884, n. 2016, sulla contabilità generale dello Stato, il sottoscritto ha l'onore di rimettere all'E. V. l'elenco dei contratti sui quali il Consiglio di Stato ha dato, o ricusato il suo parere, e che la Corte dei conti ha registrato nel decorso esercizio 1895-96.

« Il Presidente  
« G. FINALI ».

Do atto all'onorevole presidente della Corte dei conti della presentazione di questo elenco, che sarà depositato in segreteria.

Dò lettura di un'altra comunicazione giunta alla Presidenza.

« Roma, addì 16 luglio 1896.

« In esecuzione del disposto dalla legge 15 agosto 1867, n. 3853, il sottoscritto ha l'onore di trasmettere alla E. V. l'elenco delle registrazioni *con riserva* fatte dalla Corte dei conti nella 1<sup>a</sup> quindicina del mese in corso.

« Il presidente  
« G. FINALI ».

Dò atto all'onorevole presidente della Corte dei conti di questa comunicazione.

L'elenco delle registrazioni *con riserva* sarà stampato e distribuito ai signori senatori.

Ricevo dal signor presidente della Commissione permanente di finanze la seguente lettera:

« Roma, 21 luglio 1896.

« Ho l'onore di comunicarle una lettera del senatore Parenzo, il quale, per il motivo in essa espresso, si dimette da membro della Commissione permanente di finanze; e con perfetta osservanza mi confermo

« Suo devotissimo  
« G. FINALI ».

La lettera del senatore Parenzo è del tenore seguente:

Roma, 20 luglio 1896.

*Egregio Presidente,*

« Chiamato a far parte della Giunta permanente di finanze per sostituirvi egregi colleghi entrati a far parte del Ministero, ora che due di loro ne usciranno, parmi corretto dar modo al Senato di riaffermare, se lo crede, la sua fiducia in chi prima di me l'aveva raccolta per l'importante ufficio ed in chi, ad ogni modo, meglio quest'ufficio saprà compiere.

« La prego perciò voler comunicare alla Presidenza del Senato la mia dimissione da membro di cotesta Commissione permanente.

« La prego, egregio signor Presidente, di ringraziare i colleghi della benevolenza dimostrata nel breve periodo che io ebbi a prender parte ai loro lavori, ed Ella in ispecie gradisca i sensi della mia perfetta stima e considerazione.

« Dev.mo  
« C. PARENZO ».

PRESIDENTE. Do atto, se non sorgono proposte in contrario, al signor senatore Parenzo delle dimissioni da esso presentate da membro della Commissione permanente di finanze; e all'ordine del giorno di domani si iscriverà la votazione per la nomina di un membro della Commissione permanente di finanze.

#### Congedi.

PRESIDENTE. Chiedono congedo di un mese per motivi di famiglia i signori senatori: Rosazza, Miraglia junior, De Filipo, Mezzacapo, Cremona, Camuzzoni, Mosti, Sagarriga-Visconti, Brambilla, Bonasi, Morelli Donato, Sacchi, Fornoni, Robecchi, Salis; di 20 giorni i signori senatori Dossena, De Castris; di 15 giorni i signori senatori: Arrigossi, Faina Zeffirino, Bertini,

Serafini Bernardo, Oddone, Mangilli, De Cesare, Camerini, Rogadeo, e di 10 giorni il senatore Borelli.

Per ragioni d'ufficio domandano congedo di un mese i signori senatori: Bianchi Francesco, Avogadro, Rossi Giuseppe, Sambuy; di quindici giorni i senatori: Giorgi, Villari, Puccioni Piero, Lucchini, Garelli, Bizzozero.

Se non sorgono obiezioni questi congedi si intendono accordati.

#### Comunicazioni del Governo.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: « Comunicazioni del Governo ».

Ha facoltà di parlare l'onorevole presidente del Consiglio.

DI RUDINÌ, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Ho l'onore di annunziare al Senato che S. M. il Re, con decreto in data 11 luglio, ha accettate le dimissioni che gli furono presentate dal Ministero da me presieduto, confermandomi a presidente del Consiglio ed a ministro segretario di Stato per l'interno ed incaricandomi di comporre il nuovo Ministero.

Con decreti in data 11 luglio, S. M. il Re ha confermato:

L'onor. Giacomo Giuseppe Costa, senatore del Regno, nella carica di ministro guardasigilli, segretario di Stato per gli affari di grazia, giustizia e culti;

L'onor. Ascanio Branca, deputato al Parlamento, nella carica di ministro segretario di Stato per le finanze;

L'onor. Benedetto Brin, deputato al Parlamento, nella carica di ministro segretario di Stato per la marina;

L'onor. Emanuele Gianturco, deputato al Parlamento, nella carica di ministro segretario di Stato per la pubblica istruzione;

L'onor. conte Francesco Guicciardini, deputato al Parlamento, nella carica di ministro segretario di Stato per gli affari di agricoltura, industria e commercio;

L'onor. conte Giovanni Codronchi Argeli, senatore del Regno, nella carica di ministro segretario di Stato senza portafoglio;

Ha nominato:

A ministro segretario di Stato per la guerra, il tenente generale Luigi Pelloux;

A ministro segretario di Stato per i lavori pubblici, l'onor. Giulio Prinetti, deputato al Parlamento;

A ministro segretario di Stato per il Tesoro, l'onor. Luigi Luzzatti, deputato al Parlamento;

A ministro segretario di Stato per le poste e i telegrafi, l'onor. Emilio Sineo, deputato al Parlamento.

Con decreto in data 20 luglio 1896, ha nominato ministro segretario di Stato per gli affari esteri:

L'onor. marchese Emilio Visconti-Venosta, senatore del Regno.

Annunciando le dimissioni del precedente Gabinetto, da me presieduto, io ne esposi senza reticenze il motivo.

La ragione dell'ultima crisi indica quindi il solo punto nel quale l'indirizzo del Governo verrà ora modificato.

Considerata la situazione, noi ci siamo persuasi che non si sono potuti e non si possono eseguire i decreti legislativi intesi a riordinare l'esercito, e che non sia del resto opportuno introdurre altre radicali innovazioni.

Convieni adunque restituire le cose allo stato in cui esse sostanzialmente si trovano per le leggi del 1887 e 1892.

Crediamo di conseguenza indispensabile iscriverne per l'esercito negli estimativi 1897-98 la somma di 239 milioni, oltre le spese d'Africa, che confidiamo possano, quando continui lo stato di pace, ricondursi nei limiti in cui si trovavano nel 1893.

Alla ripresa dei lavori parlamentari ci riserveremo presentare, ove occorrano, i provvedimenti intesi a consolidare il bilancio, assicurandone l'equilibrio.

Prego il Senato di voler proseguire i suoi lavori.

PRESIDENTE. Dò atto al signor presidente del Consiglio delle fatte comunicazioni.

#### Comunicazione.

PRESIDENTE. Leggo ora un'altra lettera pervenuta alla Presidenza il giorno 16 luglio:

« Mi onoro di informare la E. V. che con decreti del 15 luglio 1806 S. M. il Re ha accettato le dimissioni presentate dal tenente generale

conte Luchino Dal Verme, deputato al Parlamento, dalla carica di sotto-segretario di Stato per la guerra; e ha nominato alla carica stessa il maggior generale Achille Afan de Rivera, deputato al Parlamento.

« Prego la E. V. di gradire l'espressione del mio profondo ossequio.

« Il presidente del Consiglio  
« DI RUDINÌ ».

Dò atto all'onor. presidente del Consiglio della fatta comunicazione.

#### Rinvio di interpellanze.

PRESIDENTE. Rileggo ora una interpellanza, già annunciata nell'ultima seduta del Senato, indirizzata all'onor. presidente del Consiglio dei ministri e così concepita:

« Il sottoscritto desidera interpellare l'onorevole presidente del Consiglio dei ministri sul modo come si è fatta l'ultima crisi.

« Firmato: NOBILI VITELLESCHI ».

Prego il signor presidente del Consiglio di dire se e quando intenda rispondere a questa interpellanza.

DI RUDINÌ, *presidente del Consiglio*. Accetto l'interpellanza or ora letta dall'onor. presidente, ma trovandomi impegnato in una discussione che mi riguarda personalmente, nell'altro ramo del Parlamento, così pregherei il Senato a voler fissare la seduta di venerdì prossimo per lo svolgimento di tale interpellanza.

PRESIDENTE. Come il signor senatore Vitelleschi ha udito, il signor presidente del Consiglio propone che lo svolgimento della sua interpellanza abbia luogo nella seduta di venerdì.

Accetta l'onor. Vitelleschi?

Senatore VITELLESCHI. Per parte mia sono agli ordini del Senato.

PRESIDENTE. Allora così rimarrà stabilito.

Rileggo poi un'altra interpellanza già stata annunciata al Senato, e per il cui svolgimento era già stato fissato il giorno di lunedì passato, avendo il signor ministro di agricoltura, industria e commercio dichiarato di accettarla. Essa suona così:

« Il senatore Alessandro Rossi desidera interpellare il presidente del Consiglio dei mi-

nistri, il ministro d'agricoltura, industria e commercio, il ministro delle poste e dei telegrafi sugli intendimenti amministrativi e legislativi del Governo quanto al riposo domenicale ».

Chiedo al signor ministro di agricoltura, industria e commercio quando intenda che tale interpellanza sia svolta.

GUICCIARDINI, *ministro di agricoltura, industria e commercio*. Mi pare che si potrebbe svolgere oggi stesso o domani.

PRESIDENTE. Allora si potrebbe iscrivere all'ordine del giorno di domani; il signor senatore Alessandro Rossi accetta questa proposta?

Senatore ROSSI ALESSANDRO. Accetto.

PRESIDENTE. Se non vi sono obiezioni così rimarrà stabilito. Evidentemente i signori ministri d'agricoltura, industria e commercio e delle poste e telegrafi, rappresenteranno il Governo, essendo il presidente del Consiglio impegnato nell'altro ramo del Parlamento.

**Discussione del progetto di legge: « Provvedimenti riguardanti la marina mercantile » (N. 191).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del progetto di legge: Provvedimenti riguardanti la marina mercantile.

Prego il senatore, segretario, Colonna-Avella di dar lettura del progetto di legge.

Il senatore, *segretario*, COLONNA-AVELLA legge: (V. Stampato n. 191).

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

Ha facoltà di parlare il signor senatore Gadda.

Senatore GADDA. Io ho desiderato di rivolgere una domanda all'onorevole ministro della marina, perchè vorrei essere chiarito e tranquillato intorno a un dubbio che questo progetto di legge mi lascia.

Questo progetto di legge ha base nelle tasse di ancoraggio che si stabiliscono per le navi mercantili che entrano nei porti e nelle rade del nostro Regno; e col prodotto di tali tasse si ha uno dei principali elementi per comporre il fondo per i premi della marina mercantile.

Io credo che il Ministero nel proporlo, e la Camera dei deputati nel votare questo disegno di legge, avranno tenuto conto di un altro pro-

getto di legge che sta dinanzi alla Camera dei deputati e riguarda l'incremento del porto di Genova.

I lavori d'incremento per il porto di Genova hanno anch'essi la loro base principale appunto in alcune tasse che si verrebbero a stabilire a carico dell'ancoraggio delle navi, del tonnellaggio delle merci, non che a carico dei viaggiatori.

Il consorzio degli enti interessati nel commercio del porto di Genova, avrà su questo diritto di imporre tasse, i mezzi per eseguire tutte quelle opere di miglioria al porto che l'aumento del traffico rende necessarie ed urgenti. Il consorzio si costituirà in amministrazione autonoma; concetto nuovo, direi, almeno nell'applicazione così vasta che andrebbe a prendere, perchè si tratterebbe di un decentramento non solo amministrativo, ma finanziario, perchè i fondi dovrebbero essere creati, esatti ed amministrati dallo stesso Consorzio.

Ora io mi domando, quest'altra tassa che con questa legge noi veniamo per un altro titolo ad imporre, non pregiudicherà la questione che sta pure innanzi alla Camera relativa alle migliorie per il porto di Genova?

Coll'imporre troppe tasse non verremo a pregiudicare le condizioni commerciali di quel porto? Non verremo ad offendere, a pregiudicare quello scopo che ci proponiamo di raggiungere?

Le opere del porto di Genova hanno tale importanza e direi anche tale urgenza, avuto riguardo al continuo aumentarsi del movimento e traffico, che per nostra fortuna si verifica in quel porto, che rende proprio doveroso l'affrettarsi ad eseguire quelle migliorie che corrispondano ai bisogni sempre crescenti.

Sarebbe una vera colpa se non ci ponessimo in grado di compiere nel porto di Genova ciò che il commercio reclama.

Il progetto di legge che riguarda tali migliorie per gli approdi a Genova, non dobbiamo pregiudicarlo colla legge attuale. È troppo grande il fine che quella proposta si propone per non dovere gelosamente vegliare a che nulla ne pregiudichi il conseguimento.

È un bisogno del nostro progresso, della nostra fortuna commerciale.

Io non darò maggiore sviluppo a questa considerazione perchè mi parrebbe ora superflua, essendo di tanta evidenza, soprattutto parlando

all'onorevole ministro della marina, che sarà certamente il primo a curare i miglioramenti del porto di Genova.

Io non dubito quindi della premura del Governo; tuttavia desidero che l'onorevole ministro esplicitamente mi dica, che colle tasse che noi veniamo a proporre col progetto attuale, non si pregiudica la costituzione e il buon funzionamento dell'amministrazione consortile che viene proposta per il porto di Genova, coll'altro progetto che sta allo studio della Camera dei deputati, e pel quale è noto che venne già nominato il relatore.

Sarò grato al ministro se vorrà dare evasione a questo mio desiderio.

BRIN, *ministro della marina*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

BRIN, *ministro della marina*. L'onor. senatore Gadda ha richiamato l'attenzione del Senato sopra una questione molto importante. Uno degli elementi principali per il funzionamento di questa legge è stato appunto quello di aumentare le tasse d'ancoraggio per le navi a vapore che, provenienti dall'estero, entrano nei nostri porti, che ora pagano una lira per ogni tonnellata; si tratterebbe di portare questo pagamento a lire 1.40. Con questo mezzo il Governo ha potuto procurarsi un nuovo cespite di entrate valutato in 20 milioni in un decennio, vale a dire 2 milioni circa per ogni anno del decennio, ed il mezzo di poter stabilire così dei premi rinnovando la legge in una misura più corrispondente a quella che godono le marine dei nostri vicini; e ciò senza portare al bilancio dello Stato un aggravio troppo forte.

Tale aggravio viene calcolato nel decennio a 7 milioni, cioè a 700,000 lire all'anno.

La prima proposta del Governo era di aumentare le tasse di ancoraggio da una lira a lire 1.25; fu la Commissione della Camera dei deputati che la volle aumentare fino a lire 1.40 appunto per poter avere a disposizione una maggiore somma pei premi di navigazione.

Però anche con questo aumento noi siamo sempre al disotto di quello che per questa tassa si paga nei porti a noi vicini. Si è fatto il calcolo che un bastimento di 2000 tonnellate di stazza (colla tassa di ancoraggio portata a lire 1.40) pagherebbe a Genova 2800 lire di tassa di ancoraggio e per tutto il resto (spe-

dizioni, ormezzio, disormezzio, sbarco, imbarco, ecc.) lire 5410, e cioè in tutto lire 8210, mentre che a Marsiglia pagherebbe lire 11,452 ed all'Hàvre 14,950.

È per questo che tanto il Governo che la Commissione hanno creduto che l'aumento proposto non avrebbe portato il commercio, che ora affluisce ai nostri porti, a porti vicini e rivali.

L'onor. Gadda aggiunse però che vi è un progetto di legge davanti all'altro ramo del Parlamento col quale si autorizzerebbe un consorzio, costituito allo scopo di studiare ed effettuare i miglioramenti da apportarsi nel porto di Genova, a imporre altri diritti sui bastimenti che entrerebbero in quel porto.

Questi diritti sarebbero di cent. 50 per ogni tonnellata di merci, più 20 centesimi per ogni tonnellata di stazza netta; e quindi facendo i calcoli, con questo nuovo aggravio nel porto di Genova si pagherebbero lire 10,210 (sempre per un bastimento di 2000 tonnellate), somma inferiore a lire 11,452 che si pagherebbero a Marsiglia, ed a lire 14,950 che si pagherebbero all'Hàvre. Ridotte queste somme in ragione di ogni tonnellata di stazza, a Genova si pagherebbero lire 5.10 contro lire 5.73, e lire 7.48 che si pagherebbero nei porti di Marsiglia e dell'Hàvre.

Io posso assicurare che una delle cifre maggiori di spesa a Genova è appunto lo sbarco e l'imbarco delle merci. Lo sbarco sopra un bastimento di 2000 tonnellate ammonta ora a circa lire 2000, e l'imbarco a lire 3000. Con tutti i perfezionamenti che verrebbero introdotti nel porto di Genova, con lo sviluppo di calate, con le grue idrauliche c'è da prevedere che queste spese diminuirebbero; di modo che la differenza sarebbe ancor minore.

Posso quindi assicurare l'onorevole senatore Gadda ed il Senato che questo aumento di tassa d'ancoraggio da una lira ad una lira e quaranta, ci fa restare sempre inferiori agli altri porti, e non può pregiudicare l'attuazione del concetto di fare dei lavori a Genova mediante diritti speciali che si pagherebbero a quel porto.

Posso aggiungere che nell'altro ramo del Parlamento questa legge sulla marina mercantile ha incontrato uno speciale favore dai deputati di Genova, che naturalmente ne rappresentano direttamente gli interessi.

Ora, i deputati di questa nostra capitale mercantile sono stati molto favorevoli a questa legge, perchè trovano in questo aumento della tassa di ancoraggio il modo di dare un aiuto efficace alla marina mercantile, senza aggravare troppo il bilancio.

Gli stessi rappresentanti della città di Genova sono pure molto favorevoli all'altro progetto di legge per attuare il consorzio per eseguire i lavori.

Con questo che io ho detto spero d'aver dato spiegazioni soddisfacenti all'onorevole senatore Gadda.

Senatore GADDA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore GADDA. Ringrazio l'onor. ministro delle spiegazioni molto tranquillanti che ha date.

Non potevo dubitare che il Ministero avesse dimenticato i lavori del porto di Genova, quando era stato il Governo il primo a ritenere assoluto il bisogno di effettuare molte opere di miglioramento di quel porto, per metterlo in condizioni da rispondere ai bisogni attuali del traffico che va sempre crescendo, e che andrà anche maggiormente aumentando se verrà effettuata, come dobbiamo sperare, l'apertura del passaggio pel Sempione. Una questione di tale importanza farà onore al Ministero di poterla condurre a fine, provvedendo così al compimento di quelle opere che hanno una vitale importanza pel commercio italiano, e che tutte le persone competenti altamente reclamano. Di nuovo perciò ringrazio l'onor. ministro per le dichiarazioni rassicuranti che mi ha favorito.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo la parola, e non essendovi oratori iscritti, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passeremo alla discussione degli articoli, che rileggo.

#### CAPO I.

#### Compensi di costruzione.

##### Art. 1.

Sono accordati per un decennio, dal giorno in cui la presente legge andrà in vigore, i compensi di costruzione indicati nei seguenti articoli.

(Approvato).

##### Art. 2.

Per gli scafi delle navi mercantili di mare, dei laghi e dei fiumi, nazionali od estere, costruiti in Italia, è accordato un compenso di costruzione per ogni tonnellata di stazza lorda di L. 77 per gli scafi di ferro e di acciaio, e di L. 17.50 per quelli di legno.

Per ottenere questo compenso le dette navi dovranno essere iscritte nella 1<sup>a</sup> classe del registro italiano, o di quegli altri registri nazionali, che, con decreto reale, sentito il Comitato pei disegni delle navi, saranno pareggiati al registro italiano per gli effetti delle disposizioni contenute nel presente articolo.

Per le navi da guerra commesse da stranieri ai cantieri nazionali non sono concessi i compensi di costruzione contemplati nel presente capo; però saranno restituiti i dazi pagati per la introduzione dall'estero dei materiali impiegati nella costruzione degli scafi, delle macchine, delle caldaie, degli apparecchi ausiliari, nonchè per gli oggetti di armamento, di dotazione e di ricambio, ed in genere per tutto quanto occorre per l'allestimento di dette navi.

Per gli scafi di navi da guerra commessi dal Governo del Re ai cantieri nazionali e per le macchine, le caldaie, gli apparecchi ausiliari di bordo, gli oggetti di dotazione e di ricambio destinati alle stesse navi, la regia marina, nello stabilire il prezzo a pagarsi in confronto dei prezzi che si pagano all'estero, metterà in conto l'ammontare dei dazi doganali pei materiali da impiegarsi nell'esecuzione dei suddetti lavori.

I compensi accordati dal presente articolo agli scafi di ferro o acciaio, saranno ridotti del 10 per cento se nella costruzione degli scafi medesimi venissero impiegati, per meno di tre quarti, materiali di fabbrica nazionale.

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

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 cisterne, pontoni, barche e battelli, boe e gavitelli.

LEGISLATURA XIX — 1<sup>a</sup> SESSIONE 1895-96 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 21 LUGLIO 1896

Senatore CERRUTI, *relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore CERRUTI, *relatore*. Giunsero all'Ufficio centrale tre petizioni con le quali si domanda che vengano modificati gli articoli 2 e 14 del progetto di legge ora in discussione, i quali stabiliscono che i bastimenti italiani per essere iscritti nella prima classe debbono essere notati nel registro italiano o in quegli altri registri nazionali che con decreto reale saranno pareggiati al registro italiano.

Con queste petizioni alcuni armatori proprietari di navi vorrebbero che il registro italiano fosse pareggiato a quelli del Veritas francese e del Lloyd inglese e di conseguenza render nulle le disposizioni degli articoli 2 e 14 di questo progetto di legge.

Se si potesse avere un registro internazionale, registro garantito da autorità di comune fiducia, forse sarebbe cosa utile; s'intende un registro che potesse essere garante dell'attitudine della nave, della sua età, della sua perfetta costruzione, ecc. ecc., che rispecchiasse infine le vere e fedeli caratteristiche della nave a garanzia degli assicuratori, noleggiatori e passeggeri.

Ma ogni nazione marittima, sente il nobile e legittimo orgoglio di avere il proprio registro per la maggiore facilità, anzi solo mezzo, di poterne invigilare le annotazioni e noi abbiamo il nostro, il quale è tenuto in seria considerazione da tutte le altre nazioni.

Questo risulta alle nostre autorità marittime da informazioni prese dai consoli all'estero.

Il vostro Ufficio centrale non crede nella discussione di questo urgente progetto di legge doversi occupare di queste petizioni, crede però doverle rimettere all'onor. ministro della marina, perchè voglia tenerne quel conto che crederà meglio.

Io mi domando per qual motivo questi nostri armatori e costruttori Italiani non devono fare iscrivere nel registro italiano le loro navi e devono preferire invece i registri francesi e inglesi?

Forse che noi abbiamo bisogno di andare a mendicare, direi, un certificato di buona condotta per i nostri bastimenti dalle nazioni estere?

Io son convinto che questi stessi armatori,

che questi stessi proprietari nel loro cuore, ove non si avesse un registro nostro, ne deplorerebbero la mancanza; perchè l'Italia dovrà sempre piegarsi anche per le sue leggi di economia alle altrui disposizioni, perchè non avere un registro proprio e dover ricorrere sempre all'estero?

La Commissione quindi non ha creduto di prendere in esame le tre domande e propone di inviarle al ministro della marina.

BRIN, *ministro della marina*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

BRIN, *ministro della marina*. Come il Senato sa, nei vari paesi marittimi si sono formate delle Società, le quali hanno imposto certe regole per la costruzione dei bastimenti, onde garantirne la bontà di esecuzione e la sicurezza di navigazione.

Queste Società sorvegliano la costruzione di questi bastimenti, ed a quelli che sono costruiti secondo le regole da esse stabilite danno dei certificati, i quali poi servono alle Società di assicurazione come garanzia, e servono anche a coloro che imprestano denari alle navi a titolo di cambio marittimo e simili.

La Società più anziana, più importante, è il « Lloyd Register », inglese, poi viene il « Veritas », francese, e l'austriaco.

Anche in Italia c'è un registro italiano, il quale funziona da parecchi anni, e funziona bene, in modo che i certificati del registro italiano sono accolti anche all'estero, con favore, dalle Società di assicurazione.

Questa legge stabilisce che, perchè i bastimenti possano concorrere ai premi di navigazione ed ai compensi di costruzione debbano avere i certificati del nostro registro italiano, di essere di prima classe, cioè costruiti perfettamente.

Certo ci sono degli armatori che desidererebbero di avere maggior libertà e di aver facoltà di godere anche di questi premi quando si facessero inscrivere sopra registri esteri.

Questa questione è venuta a galla anche davanti all'altro ramo del Parlamento; ma si è considerato che siccome il Governo viene in aiuto a questi nostri armatori dando loro dei premi, così si ha anche il dovere di obbligarli ad iscriversi nel registro italiano, sul quale il Governo può esercitare la dovuta sorveglianza

in modo da aver la sicurezza che questi bastimenti sono stati costruiti in perfetta regola. E si è osservato di più che anche quelle nazioni vicine che hanno dato questi premi, tanto l'Austria che la Francia, hanno messo per condizione che i bastimenti che concorrevano a questi premi dovevano essere iscritti rispettivamente nel « Veritas » dei due paesi.

Il Governo si è poi vieppiù rafferma in quest'opinione, poichè avendo domandato informazioni, sia agli armatori, sia ai nostri consoli all'estero, risultò che i certificati del nostro « Registro » sono riconosciuti buoni nei porti esteri, come quelli del « Lloyd » inglese e godono piena fiducia.

Per queste ragioni, quindi, io prego il Senato di voler mantenere l'art. 2 come è stato formulato dal Governo ed approvato dall'altro ramo del Parlamento.

Io accetto poi l'invio della petizione, ma il Senato comprenderà, dopo quello che ho detto, quale sarà la risposta che dovrò fare a questa petizione. Questa risposta sarà quella che ho fatto ora al Senato.

Mi pare che sarebbe quasi meglio di proporre l'ordine del giorno puro e semplice, perchè il Governo non potrebbe che mantenere quello che ha detto.

Senatore CALEND A. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore CALEND A. Era questo il voto dell'Ufficio centrale, cioè di mantenere l'articolo quale è stato approvato dall'altro ramo del Parlamento, precisamente per le considerazioni espresse dall'onor. ministro, le quali erano state minutamente studiate nell'Ufficio, allorchè ebbe il dovere di esaminare e riferire sulle petizioni che il Senato deliberò fossero state rimesse all'Ufficio centrale; quindi era un sopra più rimandarle al Ministero, ciò che corrisponde precisamente all'ordine del giorno puro e semplice.

PRESIDENTE. Dunque pongo ai voti la proposta della Commissione, che cioè sulle petizioni 49, 50 e 51 sopra le quali ha riferito il signor relatore, si deliberi l'ordine del giorno puro e semplice.

Chi approva questa proposta è pregato di alzarsi.

(Approvato).

Pongo ai voti l'articolo secondo che ho testè letto.

Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

#### Art. 3.

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

(Approvato).

#### Art. 4.

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

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

(Approvato).

#### Art. 5.

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

Tale compenso sarà commisurato per le macchine in ragione di lire 12 50 per cavallo indicato, e per le caldaie in ragione di lire 9 50 per quintale.

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

(Approvato).

#### Art. 6.

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

(Approvato).

## Art. 7.

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

(Approvato).

## Art. 8.

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

(Approvato).

## Art. 9.

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

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

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

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

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

Le leggi 31 luglio 1879, n. 5014 (Serie 3<sup>a</sup>) e 30 giugno 1889, n. 6230 (Serie 3<sup>a</sup>) e il regio decreto 22 marzo 1888, n. 5372 (Serie 3<sup>a</sup>) sono abrogati.

(Approvato).

## Art. 10.

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

(Approvato).

## Art. 11.

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

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

Il compenso non sarà però dovuto se le navi costruite non siano state varate entro due anni dalla scadenza della presente legge.

(Approvato).

## CAPO II.

## Premi di navigazione.

## Art. 12.

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

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

b) quando compiano viaggi fra i porti di tutto il Mediterraneo, compresi il mar di Marmara, mar Nero, mare di Azoff o del Danubio, esclusi però quelli eseguiti fra i porti dello Stato ;

c) alle navi a vapore è concesso un premio di navigazione anche quando compiono viaggi fra i porti dello Stato.

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

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

Quando per effetto di questa graduale diminuzione il premio sarà ridotto per i velieri a centesimi 20, esso sarà mantenuto costante in tale misura fino alla scadenza della concessione ;

2° Per i viaggi indicati alle lettere *b* e *c* il premio sarà eguale ai due terzi di quello stabilito nel precedente paragrafo.

Per i viaggi di cui alla lettera *a* destinati al trasporto di emigranti non sarà pagato il premio quando sia legalmente constatato che gli armatori abbiano contravvenuto alle prescrizioni legislative e regolamentari ora vigenti ed a quelle che fossero in seguito stabilite a garanzia dell'igiene, della sicurezza e della bontà dei trasporti medesimi.

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

(Approvato).

#### Art. 13.

Dei premi di navigazione godranno :

a) le navi iscritte nelle matricole di uno dei compartimenti marittimi del Regno alla data della promulgazione della presente legge, purchè siano di costruzione nazionale ;

b) le navi di costruzione nazionale che saranno iscritte come sovra durante un decen-

nio dalla data della promulgazione della presente legge ;

c) le navi di costruzione estera purchè la loro iscrizione nelle suddette matricole sia avvenuta anteriormente al 1° gennaio 1887 ;

d) le navi che trovandosi in corso di costruzione nello Stato al tempo della scadenza del decennio indicato alla lettera *b* verranno iscritte in matricola prima che sian trascorsi due anni dal tempo anzidetto ;

e) le navi costruite all'estero ed iscritte nelle matricole di cui sopra, dal 1° gennaio 1887 al 31 dicembre 1895, godranno soltanto della metà del premio concesso col precedente articolo 12.

(Approvato).

#### Art. 14.

Per godere del premio di navigazione indicato all'articolo 12, le navi dovranno :

1° essere iscritte nella 1<sup>a</sup> classe del registro italiano, o di altri registri nazionali, che saranno ad esso pareggiati ;

2° avere una stazza lorda non inferiore a 500 tonnellate se piroscafi, 250 tonnellate se velieri in ferro od in acciaio, e 100 tonnellate se velieri in legno, nel caso di cui alla lettera *a* del precedente articolo 12, ed avere una stazza lorda non inferiore a 100 tonnellate nel caso di cui alla lettera *b* dell'articolo stesso ;

3° non avere oltrepassata l'età d'anni 15 se piroscafi, e di anni 21 se velieri.

(Approvato).

#### Art. 15.

Sono esclusi dal beneficio del premio di navigazione i bastimenti da diporto e quelli addetti alle linee contemplate dai quaderni d'onere delle vigenti convenzioni per i servizi marittimi, comprese le linee che devono essere esercitate senza sovvenzione.

(Approvato).

#### Art. 16.

Il premio, di cui all'art. 12, sarà dovuto dall'ultimo porto nel quale si fanno operazioni di commercio fino al porto di arrivo.

Il numero delle miglia percorse sarà calcolato secondo la distanza compresa tra i porti di partenza e di arrivo, computata sulla linea diretta marittima.

(Approvato).

## Art. 17.

In caso di guerra, epidemia o altra circostanza straordinaria, il Governo potrà requisire i bastimenti premiati.

(Approvato).

## Art. 18.

Le navi a vapore concorrenti ai premi di navigazione sono obbligate a trasportare gratuitamente la corrispondenza e i pacchi postali in servizio delle regie poste.

(Approvato).

## CAPO. III.

## Navigazione di cabotaggio.

## Art. 19.

L'esercizio del cabotaggio lungo le coste italiane ed il servizio marittimo dei porti, delle rade e spiagge dello Stato, sono riservati alla bandiera nazionale, salvo il caso di perfetta reciprocità.

(Approvato).

## CAPO IV.

## Tasse e diritti marittimi.

## A) — Tassa di ancoraggio.

## Art. 20.

Le navi a vapore nazionali e le estere, equiparate in virtù dei trattati alle nazionali, le quali approdino a un porto, ad una rada o spiaggia dello Stato per operazioni di commercio, pagheranno per tassa di ancoraggio:

a) L. 1.40 per ogni tonnellata di stazza se provengono dall'estero;

b) L. 0.50 se navigano esclusivamente fra i porti, le rade e le spiagge dello Stato.

Queste tasse sono vevole per 30 giorni incominciando dal giorno dell'approdo. Le navi predette potranno però abbonarsi alla tassa di ancoraggio per il periodo di dodici mesi pagando il triplo delle tasse rispettivamente stabilite dalle lettere *a* e *b* di questo articolo.

(Approvato).

## Art. 21.

Le navi a vela nazionali e le estere equiparate in virtù dei trattati alle nazionali, le quali,

provenienti da porti situati fuori del Mediterraneo, approdino a un porto, a una rada o spiaggia dello Stato, per operazioni di commercio, pagheranno per tassa di ancoraggio:

a) L. 0.50 per ogni tonnellata, se hanno la portata di 100 tonnellate o meno;

b) L. 0.80 per ogni tonnellata eccedente le prime 100.

Questa tassa è vevole per un anno qualunque sia il numero degli approdi che effettuassero in tale periodo di tempo.

(Approvato).

## Art. 22.

Le navi a vela nazionali e le estere equiparate in virtù dei trattati alle nazionali, addette esclusivamente alle navigazioni del mare Mediterraneo, limitato allo stretto di Gibilterra e al canale di Suez e in esso compresi il mar Nero, il mar di Marmara e il mar d'Azoff, pagheranno per tassa d'ancoraggio per ogni tonnellata di stazza:

a) L. 0.20 per ogni tonnellata di stazza compresa fra le 20 e le 50;

b) L. 0.40 per ciascuna tonnellata eccedente le 50 e fino a 100;

c) L. 0.60 per ciascuna tonnellata eccedente le prime 100.

Questa tassa è vevole per un anno qualunque sia il numero degli approdi dall'estero.

I bastimenti a vela inferiori alle 20 tonnellate sono esenti dalle tasse di ancoraggio.

(Approvato).

## Art. 23.

Le navi a vapore e a vela che sbarchino o imbarchino un numero di tonnellate di merci non eccedente il quinto o il decimo delle tonnellate di stazza, pagheranno rispettivamente la metà o il quarto soltanto della tassa di ancoraggio.

Quelle che sbarchino o imbarchino un numero di tonnellate di merci non eccedente il ventesimo delle tonnellate di stazza, pagheranno per ciascuna tonnellata di merce imbarcata o sbarcata il diritto di L. 5.

Quando la nave imbarchi o sbarchi soltanto passeggeri avrà facoltà di pagare, invece della tassa di ancoraggio, il diritto di L. 14 per ogni passeggero imbarcato o sbarcato.

Se poi imbarcà o sbarca una quantità di merci inferiore al decimo o al quinto delle tonnellate di stazza, può imbarcare o sbarcare, pagando il quarto o la metà della tassa di ancoraggio, e senza che sia tenuta al pagamento del diritto di L. 14, tanti passeggeri quanti ne occorrono per completare il decimo o il quinto del tonnello netto, calcolando che ciascuno di essi equivalga, per rispetto alla tassa a quattro tonnellate di merci. Pei passeggeri in eccedenza dovrà pagare il diritto di L. 14 ciascuno.

Le tasse pagate in base al presente articolo sono vevoli soltanto per le operazioni compiute nel porto in cui sono imposte. Tuttavia se un bastimento abbia pagato in più porti complessivamente la tassa intera nella misura stabilita, secondo i casi, dagli articoli 20, 21 e 22, esso può compiere operazioni di commercio anche in altri porti, senza il pagamento di alcuna altra tassa di ancoraggio, purchè dal giorno dell'approdo al porto, nel quale venne imposta la prima tassa, non siano trascorsi 30 giorni, se trattisi di piroscafi, ed un anno se trattisi di velieri.

(Approvato).

Art. 24.

I piroscafi nazionali addetti al servizio di rimorchio nei porti, nelle rade e nelle spiagge dello Stato, pagheranno per tassa annuale di ancoraggio L. 0 50 per ogni cavallo indicato di forza sviluppata dalle rispettive macchine.

(Approvato).

Art. 25.

Sono esenti dal pagamento della tassa di ancoraggio:

a) i bastimenti da guerra di tutti gli Stati;

b) i bastimenti da diporto di qualunque bandiera; riconosciuti tali dai rispettivi Governi;

c) i battelli addetti alla pesca e al trasporto di passeggeri o merci nei porti, nelle rade e nelle spiagge dello Stato, e i galleggianti in genere che per il proprio esercizio sono muniti di licenza mediante il pagamento dei diritti fissati dagli articoli 31, 32, 33 e 34 della presente legge;

d) i bastimenti in rilascio forzato o volontario quando non facciano alcuna operazione di commercio.

(Approvato).

Art. 26.

Le tasse mensili di ancoraggio saranno pagate prima della partenza del bastimento e non mai dopo la scadenza di esse.

Quelle annuali al principio di ogni periodo di 12 mesi.

(Approvato).

Art. 27.

Le tasse di ancoraggio si pagano, sia pei bastimenti a vela, sia per quelli a vapore, sul tonnello netto di registro.

Le frazioni di tonnello maggiori a 50 centesimi sono calcolate per una tonnello intera; delle frazioni inferiori non sarà tenuto conto.

(Approvato).

Art. 28.

Se le navi italiane venissero in un paese straniero assoggettate al pagamento di tasse e diritti marittimi non imposti alle navi di quel paese, od imposti in una misura diversa, il Governo del Re potrà con decreto reale, sentito il Consiglio dei ministri, stabilire per le navi di quel paese, che approdino ai nostri porti, le tasse o i diritti che saranno stimati necessari per compensare gli aggravii sofferti dai bastimenti italiani nel suddetto paese, non che togliere alle navi stesse il trattamento di favore concesso dal presente capo per l'abbonamento annuale alla tassa di ancoraggio, ed il pagamento della tassa ridotta in ragione della quantità di merci imbarcate o sbarcate.

(Approvato).

Art. 29.

Per l'applicazione della tassa di ancoraggio non sono considerate operazioni di commercio il mandare imbarcazioni a terra, il consegnare o ricevere lettere e anche semplici campioni e il rifornirsi di vettovaglie, di carbone e di attrezzi di bordo necessari al compimento del viaggio, a giudizio dell'autorità marittima, qualunque sia la provenienza o la destinazione in-

dicata sulla patente di sanità o sulle carte di bordo.

L'imbarco e lo sbarco dei passeggeri equivale all'imbarco e allo sbarco di merci, salvo che accada per causa di malattia o in causa di rilascio forzato, a giudizio dell'autorità marittima.

(Approvato).

B) — *Diritti marittimi.*

Art. 30.

Per la concessione delle patenti di sanità ai bastimenti nazionali ed esteri diretti all'estero si pagheranno:

L. 0.25 dalle navi a vela di portata inferiore alle 51 tonnellate;

L. 0.50 dalle navi a vela che abbiano una stazza fra le 51 e le 100 tonnellate;

L. 2 dalle navi a vela di portata superiore e dalle navi a vapore di portata inferiore alle 501 tonnellate;

L. 5 dai piroscafi di portata superiore.

(Approvato).

Art. 31.

Per la concessione della licenza a tempo indeterminato pagheranno una volta tanto il diritto di L. 2, se sono di portata non maggiore di 10 tonnellate, e di L. 5 se sono di portata superiore:

a) le barche addette alla pesca del corallo, del pesce e delle spugne, anche quando esercitano la pesca all'estero;

b) i battelli addetti al traffico fra i porti, le rade e le spiagge del proprio circondario marittimo o alle coste ad esse adiacenti, quando siano muniti di speciale autorizzazione del Ministero della marina;

c) le barche e i piccoli bastimenti a vela autorizzati ad estendere il traffico alle coste continentali e insulari del Regno, giusta il disposto dell'art. 911 lettera B del regolamento 20 novembre 1879, modificato col regio decreto 7 novembre 1889, quando abbiano una portata inferiore alle 20 tonnellate di stazza;

d) i battelli che nei porti trasportano passeggeri, operai, stivatori e maestranze, o che sono in esclusivo servizio delle Società di navigazione e degli stabilimenti balneari, i bat-

telli per la nettezza dei porti e i ponti da calafato.

(Approvato).

Art. 32.

Per la concessione della licenza annuale:

a) pagano il diritto di L. 5:

I battelli che sono in esclusivo servizio dei fornitori di viveri e di attrezzi navali, degli spedizionieri e degli interpreti, i gozzi da carico e le barche zavorriere quando non abbiano una portata maggiore di 10 tonnellate, le barche con molinello per salpare ancore, e i gozzi da rimorchio;

b) pagano il diritto di L. 10:

I gozzi da carico, le piatte, i barconi e i navicelli che servono per l'imbarco e lo sbarco delle merci nei porti, nelle rade e nelle spiagge, che abbiano una portata dalle 11 alle 25 tonnellate, le barche zavorriere che abbiano una portata maggiore delle 10 tonnellate e le barche cisterne;

c) pagano il diritto di L. 20:

Le piatte, i barconi e i navicelli per l'imbarco e lo sbarco delle merci, di portata maggiore di 25 e inferiore a 51 tonnellate, le bette portafango e i pontoni da carenaggio.

(Approvato).

Art. 33.

Le piatte, i barconi e i navicelli per trasporto delle merci, i quali abbiano una portata superiore a 50 tonnellate, anche quando siano nazionalizzati e muniti di ruolo, e i galleggianti in genere adibiti a deposito di merci o ad altri usi nei porti, saranno muniti di licenza mediante pagamento di un canone annuo, che non potrà in nessun caso essere maggiore di L. 5 per ogni tonnellata di stazza.

I battelli dei venditori ambulanti di viveri, frutta, bibite e simili nei porti, saranno pure muniti di licenza, e le licenze verranno rilasciate in un numero da determinarsi per ciascun porto dall'autorità marittima locale e contro il pagamento di un annuo canone che sarà fissato per appalto.

(Approvato).

Art. 34.

Per la concessione della licenza annuale da diporto pagheranno il diritto di lire 5 i battelli a remi e a vela di portata non maggiore

di 5 tonnellate; pagheranno il diritto di lire 10 i battelli a remi e a vela di portata maggiore e quelli a vapore di qualsiasi portata.

(Approvato).

#### Art. 35.

Per la concessione della licenza annuale pagheranno le tasse di ancoraggio rispettivamente stabilite dagli articoli 20 e 22, secondo la loro portata:

a) le barche e i piccoli bastimenti a vela non compresi nella lettera *c* del precedente art. 31, autorizzati a estendere il traffico alle coste continentali e insulari del Regno, giusta il disposto dell'art. 911, lettera *B*, del regolamento 20 novembre 1879, modificato col regio decreto 7 novembre 1889;

b) i piccoli piroscafi con o senza coperta, che non siano addetti al rimorchio.

Quando però le barche ed i piccoli bastimenti a vela menzionati nella lettera *a* di quest'articolo dovessero esercitare il trasporto delle merci nei porti, sono tenuti a munirsi anche della licenza di cui al precedente art. 32, secondo la rispettiva loro portata.

I piccoli piroscafi che esercitassero promiscuamente il trasporto delle merci e dei passeggeri e il rimorchio saranno muniti di due licenze annuali, mediante il pagamento delle tasse stabilite per ciascun esercizio.

(Approvato).

#### Art. 36.

Per l'ammissione agli esami di grado nella marina mercantile si pagheranno:

a) Lire 30 dagli aspiranti al grado di capitano superiore, di capitano di lungo corso, di ingegnere navale e di costruttore navale di prima classe;

b) Lire 20 dagli aspiranti al grado di capitano di grande cabotaggio, di costruttore navale di 2<sup>a</sup> classe e di macchinista in primo;

c) Lire 10 dagli aspiranti al grado di macchinista in secondo e all'ufficio di perito stazzatore;

d) Lire 5 dagli aspiranti al grado di padrone e di scrivano.

La detta tassa sarà pagata, quando ne sia il caso, metà per l'esperimento teorico e metà per quello pratico.

(Approvato).

#### Art. 37.

Per la spedizione delle patenti di grado nella marina mercantile si pagheranno:

a) Lire 60 per le patenti di capitano superiore, di capitano di lungo corso, d'ingegnere navale e di costruttore navale di prima classe;

b) Lire 40 per le patenti di capitano di grande cabotaggio, macchinista in primo e di costruttore navale di 2<sup>a</sup> classe;

c) Lire 20 per le patenti di macchinista in secondo e per i certificati di abilitazione all'ufficio di perito stazzatore;

d) Lire 10 per le patenti di padrone.

Per le promozioni da un grado all'altro si pagherà la differenza che passa tra i diritti fissati per i due gradi.

Per ottenere un duplicato delle patenti di grado si pagheranno lire 5.

(Approvato).

#### Art. 38.

Per la spedizione dei certificati di idoneità al grado di scrivano e per le autorizzazioni consolari ai capitani di grande cabotaggio ed ai padroni di esercitare il cabotaggio all'estero, nonché per le autorizzazioni a comandare battelli addetti al piccolo traffico e dirigere barche alla pesca illimitata si pagheranno L. 2, e per ogni duplicato di tali titoli centesimi 50.

(Approvato).

#### Art. 39.

I capitani delle navi, allorchè l'equipaggio ed i passeggeri scenderanno alle stazioni sanitarie per farvi il bagno di pulizia e per sottomettere alle disinfezioni opportune gli effetti sudici di uso personale o domestico, o altri-menti per essere tenuti in osservazione, dovranno provvedere allo sbarco ed al rimbarco delle persone e degli effetti d'uso ed al trasporto di questi ultimi presso gli apparecchi di disinfezione ed alla loro ripresa, dopo disinfettati.

Gli stessi capitani dovranno provvedere anche al mantenimento delle persone imbarcate sulla nave, che, per misure sanitarie, dovessero rimanere a terra, prima che la nave sia ammessa a libera pratica, salvo ai capitani il dinitto di rivalsa verso le dette persone.

Le persone ammalate e ricoverate nell'ospedale pagheranno una retta giornaliera di L. 3; sono però esenti da questo pagamento gli indigenti e gl'impiegati civili e militari dello Stato, che viaggiano per ragioni di servizio, provveduti di analogo certificato.

(Approvato).

Art. 40.

I capitani delle navi sono tenuti a rimborsare le spese per le misure sanitarie alle quali sono sottoposti gli equipaggi, i passeggeri, gli effetti d'uso, gli animali ed, occorrendo, le merci e le navi stesse, sia nei porti, sia nelle stazioni sanitarie, salvo ai capitani il diritto di rivalsa verso i proprietari degli oggetti medesimi.

Le spese sopradette saranno calcolate secondo una tariffa, che sarà approvata dai Ministeri dell'interno e della marina e pubblicata in tutti gli uffici di porto e nelle stazioni sanitarie.

Per le visite mediche agli equipaggi ed ai passeggeri i capitani pagheranno L. 5 pei piroscafi di oltre 500 tonnellate, e di L. 2 pei piroscafi di tonnellaggio inferiore e pei velieri, se vi è il medico di porto; se questi manca corrisponderanno invece l'indennità ed, alla occorrenza, le spese di trasferta che saranno fissate dai prefetti, udito il Consiglio provinciale sanitario.

Per ogni guardiano addetto alla sorveglianza delle navi in isolamento od imbarcate per misure sanitarie pagheranno per ogni giorno, anche incominciato, L. 3.

I capitani non potranno ottenere le carte di bordo fino a che non avranno soddisfatto alle sopraccitate spese.

Gli articoli 35 e 36 della legge 6 dicembre 1885, n. 3547 (serie 3<sup>a</sup>) sono abrogati.

(Approvato).

Art. 41.

La retribuzione per la stazzatura e per le visite ai bastimenti, il fitto per l'imprestito e l'uso dei bacini dello Stato, e di macchine, attrezzi e cavi appartenenti agli uffici di porto, e il diritto di sosta delle merci e di qualsiasi materia depositata sui moli, sui ponti e sulle banchine dei porti, delle darsene, e sulle spiag-

gie, saranno regolati, secondo i luoghi, per decreto ministeriale, sentito il Consiglio superiore di marina, e per le materie relative ad interessi commerciali anche il parere delle competenti Camere di commercio.

(Approvata).

Art. 42.

Per il rilascio degli atti di nazionalità ai bastimenti di nuova costruzione o acquistati all'estero, pagheranno:

L. 250 i velieri di portata non maggiore di 100 tonnellate;

L. 5 i velieri di maggiore portata e i piroscafi aventi una stazza non superiore alle 500 tonnellate di registro;

L. 10 gli altri piroscafi.

Quando gli atti di nazionalità debbano rinnovarsi per esaurimento e per cambiamento di tipo o trasformazione del bastimento si pagheranno gli stessi diritti.

In tutti gli altri casi i diritti da pagarsi per la rinnovazione degli atti di nazionalità saranno doppi di quelli sopra stabiliti.

(Approvato).

Art. 43.

Il libretto di matricolazione della gente di mare di 1<sup>a</sup> categoria, il ruolo di equipaggio, i relativi fogli intercalari e il passavanti provvisorio, saranno dagli uffici di porto nello Stato e dai RR. ufficiali consolari all'estero, rilasciati gratuitamente.

(Approvato).

C) — *Canone per la concessione dei terreni arenili.*

Art. 44.

Il canone per ottenere le concessioni di terreni arenili a uso di cantieri navali è fissato a 5 millesimi all'anno per metro quadrato.

(Approvato).

D) — *Disposizioni generali.*

Art. 45.

Alle differenze provenienti da errore di calcolo, nella riscossione, o da erronea applicazione delle tasse, indicate nel capo IV di que-

sta legge, è applicata la prescrizione stabilita dall'articolo 7 del regio decreto 17 novembre 1887, n. 5084 (serie 3<sup>a</sup>), con cui furono approvati il repertorio e le disposizioni speciali per l'applicazione della tariffa generale doganale. (Approvato).

## CAPO V.

## Contributo alle Casse degli invalidi della marina mercantile.

## Art. 46.

La metà del tempo trascorso in servizio degli iscritti della leva di mare nel corpo Reale equipaggi durante il primo periodo della ferma, e in occasione della loro chiamata sotto le armi, sarà valutato dalle amministrazioni delle Casse degli invalidi e del fondo invalidi di Venezia come navigazione eseguita con retribuzione alle Casse ed al fondo suddetto, cui lo Stato dovrà corrispondere il montare di tale retribuzione senza ritenuta sulla paga degli iscritti summentovati.

Sarà stanziata nel bilancio del Ministero della marina la somma annua di L. 80,000 per soccorrere le Casse e il fondo invalidi più bisognosi.

(Approvato).

## Art. 47.

Dai compensi di costruzione alle navi mercantili nazionali e dai premi di navigazione, previsti dagli articoli 2, 4, 5, 6, 11 e 12 della presente legge, sarà prelevato il 5 per cento a favore della Cassa invalidi della marina mercantile nel cui territorio è compresa la capitaneria o l'ufficio di porto d'iscrizione della nave.

Trattandosi di costruzioni commesse da stranieri la detta percentuale sarà versata alla Cassa invalidi nella cui giurisdizione trovasi il cantiere.

Però, quando dell'equipaggio di una nave facciano parte marinai iscritti alla Cassa invalidi di un altro compartimento, la quota del 5 per cento sul premio di navigazione relativa ai marinai stessi sarà versata alla Cassa cui sono iscritti.

(Approvato).

## CAPO VI.

## Applicazione della legge:

## Art. 48.

Sono abrogate le disposizioni della legge del 6 dicembre 1885, n. 3547 (serie 3<sup>a</sup>), contrarie a quelle della presente legge.

(Approvato).

## Art. 49.

Il Governo del Re provvederà con regolamento all'applicazione delle disposizioni contenute nella presente legge.

(Approvato).

## Art. 50.

Agli effetti della presente legge, nello stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio 1896-97, sarà iscritta al capitolo n. 17 - Compensi di costruzione e premi di navigazione ai piroscafi ed ai velieri nazionali, ecc., la somma di lire 3,900,000, e nello stato di previsione dell'entrata per l'esercizio predetto sarà portato all'articolo 2 - Diritti marittimi - Tassa d'ancoraggio del capitolo n. 29, Dogane e diritti marittimi, l'aumento di lire 1,535,000.

Negli esercizi successivi al 1896-97 gli stanziamenti rispettivi saranno annualmente determinati con la legge del bilancio.

(Approvato).

PRESIDENTE. Prego ora il signor relatore di riferire sulla petizione n. 24:

Senatore CERRUTI, *relatore*. Di questa petizione si è già parlato nella relazione e sulla medesima l'Ufficio centrale propone l'ordine del giorno puro e semplice.

PRESIDENTE. Come il Senato ha udito l'Ufficio centrale sulla petizione n. 24 propone l'ordine del giorno puro e semplice.

Chi approva questa proposta è pregato di alzarsi.

(Approvato).

Questo progetto di legge si voterà a scrutinio segreto domani in principio di seduta.

LEGISLATURA XIX — 1<sup>a</sup> SESSIONE 1895-96 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 21 LUGLIO 1896

**Discussione del progetto di legge: « Conversione in legge del regio decreto 29 giugno 1896 portante modificazioni alla tariffa doganale (Catenaccio sul granone bianco ed altri cereali e farine) » (N. 204).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del progetto di legge: « Conversione in legge del regio decreto 29 giugno 1896 portante

modificazioni alla tariffa doganale (Catenaccio sul granone bianco ed altri cereali e farine) ».

Prego di dar lettura del progetto di legge:

Il senatore, *segretario*, DI SAN GIUSEPPE legge:

Articolo unico.

È convalidato il regio decreto in data 29 giugno 1896 per modificazioni alla tariffa doganale, giusta la tabella inscritta nel decreto stesso.

UMBERTO I  
per grazia di Dio e per volontà della Nazione  
RE D'ITALIA.

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per le finanze ed in seguito a deliberazione del Consiglio dei ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Nella tariffa generale dei dazi doganali sono introdotte le seguenti modificazioni ed aggiunte:

Numero e lettera	Denominazione delle merci	Unità	Dazio di entrata
283	Orzo . . . . . L'orzo, anche tallito, destinato alla fabbricazione della birra, è ammesso in esenzione da dazio alle condizioni da stabilirsi con decreto reale.	Quintale	4 »
284	Altre granaglie:		
a	granoturco bianco . . . . .	Id.	7 50
b	non nominate . . . . .	Tonnellate	11 50
288	Farine:		
b	di riso . . . . .	Quintale	11 »
c	di segala . . . . .	Id.	6 50
d	di avena e di orzo . . . . .	Id.	6 »
e	di granoturco bianco . . . . .	Id.	9 50
f	di altre granaglie, di castagne e di panico . . . . .	Id.	3 15
	di semi di lino e di cotone . . . . .	Id.	7 »

Art. 2.

Il presente decreto entrerà in vigore nel giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno, e sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 29 giugno 1896.

UMBERTO.

BRANCA.

PRESIDENTE. È aperta la discussione.

Do facoltà di parlare al senatore Rossi Alessandro.

Senatore ROSSI ALESSANDRO. Va senza dire che io approvo il presente progetto di legge.

Avrei anche approvato il dazio in una misura un po' inferiore; ma, se mai, devo soggiungere che ha tardato a venire innanzi al Parlamento.

La proposta collima coi voti emessi dall'Ufficio centrale del Senato, quando si è discussa, di volo purtroppo, la legge sulla importazione ed esportazione temporanea, nell'ultima seduta dell'anno scorso, ai 23 luglio, una ragione se non altro di temperatura per cui non si è potuto farne una discussione a fondo.

Siccome la presente proposta solleva due questioni, prego il Senato di volere benevolmente ascoltarmi.

La prima, quella che riguarda i *drawbacks* sui grani e sulle farine, è sempre in piedi, insoluta, e di grave danno alla coltivazione del grano; la seconda, sono i principî emessi a questo proposito dalla Commissione permanente di finanze.

Frattanto, col progetto presente, si è resa più razionale la scala dei dazi.

Resta ancora un'anomalia in confronto degli altri dazi sui cereali, il dazio di lire 1.15 al quintale sul granturco giallo in confronto di lire 7.50 sul granone bianco.

La Commissione permanente di finanze non vuole persuadersene, anzi dichiara avere il timore che si dovrà alzare, come senza dubbio occorrerà per mettere in armonia con tutto il resto dei cereali, anche il dazio sul granturco giallo, ma cercherò di persuaderla più avanti. Intanto il catenaccio per me ha un altro significato, che, cioè, la legge sull'importazione ed esportazione temporanea che si è voluto dal ministro Boselli correggere l'anno scorso, presenta sempre una quantità di sotterfugi, di miscele o d'altro che riesce di gran danno al mercato del grano in Italia.

Il decreto reale 2 settembre 1889, che ha avuto una così grande influenza sul commercio dei grani e delle farine, non è che un rancido resto di liberismo dottrinario che non è più dei tempi, e che ha portato due mali:

1° Ha concentrato il monopolio del frumento in mano dei pochi molitori, e per conseguenza tutti i coltivatori grandi e, peggio, i

piccoli, se vogliono vendere il loro grano devono passare sotto le forche caudine di quel sindacato.

Sono arbitri, i molitori, dei prezzi del mercato, che è quindi in una costante atonia quando essi non operano. Essendo i molini quasi tutti sulla riva del mare, comodi altrimenti per i noli del grano estero che poi riesportano in farine qualsiasi, hanno un grande vantaggio sopra i mercati nell'interno del Regno, nei quali hanno luogo differenze da un mercato all'altro di un paio di lire al quintale nient'altro che per difficoltà logistiche.

Non parlo che si sieno soppressi il novanta per cento degli operai che prima erano addetti alla macinazione, mentre pei progressi della meccanica nei grandi molini quasi tutto si muove per movimento automatico; fosse questo un lagnone, sarebbe l'ultimo, perchè le forme moderne dell'industria hanno portati tanti altri vantaggi; ma lo constato in ogni modo perchè ha prodotto indirettamente la rarefazione dei salari.

Secondo danno, dopo quello del monopolio, sono le frodi portate dalle miscele nelle farine. Già l'anno scorso si è parlato di frodi che vennero segnalate nella relazione che io ho avuto l'incarico di portare al Senato in nome dell'Ufficio centrale.

È impossibile verificare la identità, in un contratto simile, della merce che si importa che è grano, in confronto della merce che si esporta che sono farine, poi che l'identità sarebbe l'unica salvaguardia per le frodi. Ora, per attenersi alla legge, quando si esporta, per ogni cento chilogrammi di grano introdotto, sessantacinque chilogrammi di farina, nove di farinella, ventiquattro di crusca e due di abbuono, si è fatto legalmente il peso di cento chilogrammi. La relazione dell'Ufficio centrale dell'anno scorso spiega, in rapporto alla legge Boselli, tutto questo organismo, ed ha messo in chiaro come si opera la miscela nelle farine. Il Congresso agricolo di Ferrara, a cui ho preso parte, ha adottato l'anno scorso ai 3 di giugno la seguente risoluzione, firmata in capo dall'onorevole Danielli deputato:

« Il Congresso, udita la relazione e la discussione, tenuto conto della relazione ministeriale, che precede il decreto del 9 dicembre 1894, e delle dichiarazioni fatte anche dai mugnai industriali presenti, fa voti che il *drawback* delle

farine sia colla maggiore sollecitudine totalmente abolito proteggendosi, se occorre, altrimenti la esportazione delle paste »

È un voto questo onesto e giustificato.

Allora, poichè tra le miscele s'indicava anche la segala, io fui col nostro collega Cannizzaro al laboratorio di chimica qui in Roma, il cui direttore mi dichiarò assolutamente che non si può discernere la farina di segala da quella di frumento. Tutti sanno quale sia la differenza di prezzo tra la farina di segala e quella di grano.

Lo diceva anche nella sua relazione l'Ufficio centrale sovra citato:

« Lo scrivente ebbe egli stesso nell'anno scorso, in una visita al laboratorio medesimo, ad accertarsi, per confessione di quel bravo direttore, che la presenza della farina di segala nella farina di frumento non possa chimicamente verificarsi ».

Perciò mi ha recato sorpresa il vedere che in occasione dell'inchiesta per gli acquisti di grano estero, fatti dal Ministero della guerra, il nostro collega Cannizzaro, che mi rincresce di non veder presente, dichiara che la differenza tra le due farine oggi si possa constatare. Questo fatto fu negato nell'altra Camera. Ma lasciamo correre, poichè ora siamo innanzi alla miscela ancora più grave del granone bianco.

La Commissione permanente di finanze approva questo disegno di legge, si direbbe, a suo malgrado. In ogni caso, dice essa che sarà inutile, perchè fra un anno, per lo scambio che nascerà col granturco bianco coltivato nel Regno la legge non avrà alcun effetto.

Tralascio di parlare degli effetti finali, e dell'azione che la legge avrà rispetto all'introito del dazio. Ma, per persuadere la Commissione permanente di finanze che la frode vi è e visibilissima, io mi permetto di mandare al nostro egregio relatore una scatoletta della farina di granone, ed una scatoletta della farina di frumento; le confronti entrambe nel loro aspetto esteriore, e vedrà che il progetto di legge è pienamente giustificato perchè la frode è evidente. (*L'oratore manda le due scatole al banco della Commissione permanente di finanze*).

Noi siamo giunti a questo, che mentre nell'anno 1894, di granone s'introdussero solamente tonnellate 6347 nei cinque mesi del

1896 se ne sono introdotte tonnellate 89,083; per cui nel riporto di dodici mesi su cinque noi avremmo, se si fosse continuato come nei cinque mesi prima del catenaccio, oltre a tonnellate 210,000 di granone bianco!

È notorio che quelli che mangiano polenta vogliono, qualunque sia il prezzo, il granone giallo. Il bianco, oltre di essere meno nutritivo; ci arriva il più delle volte in Italia fermentato; io stesso fui testimone ai magazzini generali di Venezia nel vederne deporre 300,000 quintali che fumavano come se bollissero.

Il molitore, il quale è obbligato alla tassativa riesportazione di quel tanto di farina o farinella che narra, (e per farlo, gode di una dilazione di sei mesi, mentre vi hanno nel Regno molini che macinano 3000 quintali di grano nelle 24 ore), il molitore poteva comperare all'interno oppure ritirare dall'estero, col solo dazio di lire 1.15 il granone, e poi mescondone il 10, il 20, il 30 e qualche volta il 40 ed il 50 per cento, comporre le sue farine; invece di pagare lire 7.50, dazio del frumento, pagava lire 1.15, dazio del granone, che vendeva all'interno ed all'estero in farine miste dei due cereali.

Operazioni che vengano fatte in tal guisa sopra una grande scala costituiscono guadagni colossali, e questo vi spiega come dal 1891 e via via, dal 1894 a questa parte, è venuta così sproporzionatamente crescendo l'importazione del granone bianco.

La Commissione di finanze dice che fra un anno la legge sarà inutile; tanto meglio se è inutile, allora teniamoci al deliberato del congresso agricolo di Ferrara, o quando mai si parreggi il grano allo stesso trattamento del riso, dove cessò la frode per incanto una volta che si è imposto l'*entrépot* reale. Infatti la importazione del riso per la brillatura che nel 1890 era di 7492 tonnellate ingannando il fisco sull'involucro del riso gregio, era ascesa nel 1894 a 34,730 tonnellate.

Istituitosi l'*entrépot* reale ogni importazione è cessata. Quale spiegazione migliore di questa si può dare della frode che succedeva allora?

Io non saprei trovare ingiustizia veruna a condurre l'industria della molitura ed il suo commercio nelle condizioni generali di tutti, salvo pei fabbricanti di pasta che hanno per l'esportazione saputo farsi una rinomanza inter-

nazionale, nella Liguria, particolarmente a Napoli, ed altrove.

Oggi bisogna considerare che tutti quanti i contratti a termine non si fanno più sul grano, ma sulle farine. Quale è il fornaio che tenga come una volta i suoi 600 o 700 sacchi di frumento di scorta, e che vada a fare le sue provvisioni direttamente dai coltivatori? Questi sono dipendenti ormai dall'arbitrio dei molitori, e i molitori vendono loro poi quel bel servizio delle miscele.

Se l'onor. Branca vorrà in autunno fare studiare la questione, troverà negli atti del Senato i documenti portati innanzi dall'Ufficio centrale, e potrà farsi un criterio giusto dell'influenza che il *drawback* sui grani e farine opera sopra la granicoltura nazionale.

Bisogna pensare che sulla base dei prezzi, da venti anni a questa parte, da quando è cominciata la grande concorrenza americana del Nord, aumentatasi poi per l'India, l'Australia, l'America del Sud, esiste una differenza dei prezzi di ricavo che sul grano soltanto raggiunge mezzo miliardo all'anno di perdita; per cui il lamento sui dazi portato dalla Commissione permanente di finanze, riesce una stonatura confrontato colla verità dei fatti.

La Commissione è composta dei nostri migliori uomini, ed io ho grandissimo rispetto per tutti, e specialmente per il relatore; ma non posso proibirmi di dire che se le reminiscenze scolastiche di quello che erano le cose mezzo secolo fa, onorano gli uomini che le hanno professate e che le professano tutt'ora, in quanto che allora esse erano collegate alle nostre libertà politiche, ora è venuto il tempo della quaresima. Io fino al 1867 fui un libero cambista. Ricordo d'aver pubblicato un lavoro in quel senso, quando ero deputato, sulla *Gazzetta Ufficiale*. Mi sono convertito quando si sono convertiti, come in Francia, tutti gli uomini di Stato, e come si è convertito Bismarck. Il volere oggi portare quelle dottrine già morte e sepolte nel regime della pubblica economia, ci farebbe comparire come tanti cenobiti, di non partecipare alla vita del mondo.

Giorni sono si è fatto il melanconico giubileo a Londra della Società d'Economia politica, dove le due figure principali furono, da parte dell'Inghilterra, il nonagenario fratello di lord Cla-

rendon, e il signor Ives Guyot per parte di Francia, rappresentata anche da un altro quasi nonagenario, venerando uomo, il Passy. Da noi si è visto che nell'agricoltura italiana prevaleva il sistema del libero scambio fino all'avanzarsi della concorrenza americana. L'agricoltura allora era l'idolo dei dottrinari; le bestie nere erano gl'industriali, che a quel tempo cominciavano appena la loro infanzia.

Oggi che tanta concorrenza ai prodotti agrari è venuta avanti e la concorrenza si accresce e raddoppia pella valuta d'argento, pei noli, pella rapidità della consegna, pei progressi meccanici, per cui si accusa quasi una sopra-produzione e ne deriva che l'agricoltura viene coi dazi tratta a difendersi oggi i dottrinari aizzano i consumatori contro i produttori!

È risaputo che il libero scambio, per quanto sia un ideale, non esiste; non esiste nemmeno in Inghilterra, che ritrae mezzo miliardo dai suoi dazi fiscali, e dove Chamberlain sta studiando uno *Zollverein* per i 230 milioni di abitanti dell'Impero britannico.

Ho qui la nota dei dazi sui cereali di tutta l'Europa, e non ne vedo esenti che la Russia, che pur dazia le farine a L. 4.88, la Danimarca, che conta poco, l'Olanda, che conta poco, il Belgio e la Rumenia, che però mette 12 lire di dazio sulle farine, daziate esse come sono quasi universalmente.

Ma la Svezia, la Norvegia, la Germania, la Francia, il Portogallo, la Spagna, l'Italia, l'Austria, la Svizzera, la Grecia, la Turchia, la Bulgaria (e non parliamo degli Stati Uniti), tutti questi Stati hanno un dazio sul grano più o meno elevato. Il relatore fissa due poli, e ci colloca da una parte l'Italia, dall'altra l'Inghilterra; sono confronti, egregio collega Faina, che non si possono fare. La Spagna, del resto, avrebbe dazi più alti dei nostri; il Portogallo proibisce e più o meno stanno con noi parecchie altre nazioni. La Francia ha 7 franchi.

L'onor. relatore invoca il genio nazionale per parare alle nostre distrette economiche; qui non c'entra il genio, è questione di dazio o non dazio.

Senza dubbio saranno note all'onor. relatore le tabelle mensili del Sauerbech sui valori dei prodotti.

In un ventennio quel che valeva 100 è ridotto a valere 60: un ribasso cioè del 40 per

cento. È a pensare che nello stesso tempo le imposte non son rimaste nemmeno quelle che erano, poichè in quasi tutti i redditi agrari e industriali sono aumentate.

Dica, onor. Faina, a quanto le viene ora pagato il suo frumento nuovo?

L'ho saputo ieri a Bologna, a Ferrara: L. 18.50 al quintale. (*Il relatore afferma col capo*). Levate da questo prezzo l'importo del dazio, e ditemi chi si potrebbe mettere a coltivare frumento.

È cosa evidentissima che nessuno seminebbe.

Sarà una necessità riprovevole il dazio dal lato del liberismo economico, ma alla fin fine anche i produttori hanno diritto di vivere, e nella parola produttori io includo anche i lavoratori, giacchè anche le loro braccia sono un valore.

E non era affatto il caso di porre a pari le condizioni feudali, tutte diverse, dell'Inghilterra, pel solo gusto di veder posta all'ultimo scalino l'Italia.

Senza poi dire: come avremmo saldato il bilancio dell'anno decorso, privato che lo si avesse dei dazi doganali?

Una nazione piena di debiti, a sopporla libero-scambista è la negazione del buon senso.

Io avrei capito se l'onor. Faina ci avesse parlato della Francia colla quale una certa assimilazione sarebbe possibile.

Anche là c'è una tariffa inferiore alla nostra sul grano di soli 50 centesimi, mentre per le farine è superiore alla nostra di lire 2 in media al quintale.

Pertanto in Francia, con tutta la tariffa Méline nei cinque mesi del 1896, la importazione da 1528 milioni che fu nel 1895, ne ha dato 1722, e l'esportazione da 1358 milioni dei cinque mesi del 1895, ne ha pei cinque del 1896 1427, per cui si trovano coi loro dazi protettori i Francesi nella migliore posizione del mondo.

Ivi i dottrinari all'italiana non attecchiscono.

C'è un gruppo agrario alla Camera, nel quale entrano poco meno di 400 deputati; con un presidente, quattro vice-presidenti, otto segretari ed un questore. Ora io avrei capito l'onorevole Faina che fosse venuto a dirci: Sono protezionisti i Francesi, anche in questo, che le sovvenzioni all'agricoltura hanno decuplicato in pochi anni; dovunque sono ivi in aumento le scuole speciali agrarie che sono una meraviglia;

non c'è ramo di agricoltura che non abbia la sua scuola speciale.

Non hanno, è vero, le Università agrarie!

(E qui ci cade una parentesi, perchè, come da noi si vogliono le Università agrarie, non sono fatte secondo la indole e la natura dei nostri proprietari. Le riforme devono essere da noi studiate nei proprietari medesimi prima ancora che nei metodi delle scuole).

In Francia si fa della scienza pratica, democratica, e in pari tempo si costituiscono dovunque speciali sindacati agricoli incoraggiati dal Governo. Sgravati si sono i contributi fondiari, si è raddoppiato il bilancio dell'agricoltura.

Noi invece teniamo quel povero bilancio a 10 milioni, due dei quali non possono dirsi spettare al Ministero per l'agricoltura, industria e commercio.

Cosa volete fare con un bilancio di otto milioni per venirci in Senato a predicare le teorie del libero scambio?

E torno in Francia, dove si sono alleggerite le spese per le piccole liti, si sono diminuite le tariffe ferroviarie a grande e piccola velocità. E non basta; che adesso gli agricoltori combattono fortemente la temporanea importazione dei grani quantunque non sia regolata colà o peggio che da noi.

Nessun Consiglio generale nei dipartimenti di Francia, dove l'agricoltura è così importante, nessuno ha domandato, dacchè c'è la tariffa Méline, una riforma della tariffa doganale, ove non sia piuttosto per aumentarla.

Vedasi dunque come sia necessario che la Commissione permanente di finanze faccia ragione ai tempi, qualunque siano le opinioni personali, rispettabilissime, dei singoli membri.

La Commissione di finanze del Senato è un corpo indipendente, dove sono le nostre più illustri notabilità; ecco perchè io vorrei persuaderla che non si possono da noi bandire quei principî economici manifestati nella relazione, perchè poi finisce essa stessa per non saper trovarne i rimedi. Essa termina con una specie di *mane, techel, phares* al Governo, al Parlamento, ai proprietari, alle classi dirigenti, in vista dei pericoli sociali.

Io vedrei dei pericoli sociali se il produttore dicesse: lascio incoltivate le terre. In Inghilterra è ben loro malgrado se i coltivatori la-

sciano i cereali ad onta che producano anche 28 o 30 quintali di grano per ettaro, mentre noi non ne facciamo che 10; è a loro malgrado se ritornano al prato; potrebbe dirsi lo stesso di noi? possiamo noi paragonarci agli Inglesi che hanno tante altre maggiori ricchezze di sottosuolo, di industrie, di commerci, di navigazioni, di risparmi accumulati?

A concludere, io non dubito che il Senato voterà ad una grandissima maggioranza la legge, come fu votata anche dalla Camera dei deputati alla quasi unanimità; anche quello un sintomo molto eloquente.

Quanto al ministro delle finanze che ha presentato questa legge, seguendo gl' impegni del Ministero passato, lo prego di volere in questo autunno studiare a fondo la legge dei *draw-backs*, e vedrà che è una legge che, così com'è, non può, non deve sussistere.

Senatore PIERANTONI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore PIERANTONI. La relazione della Commissione permanente di finanze ha dette sacrosante verità, ed ha ricordato che il Governo, procedendo contro l' esempio e la gara di tutte le nazioni che oggi si danno carico della questione sociale, e studiano il benessere delle classi operaie ed agricole, il Governo ha dimenticato l' ufficio suo vero, che dovrebbe essere quello di non impedire le leggi naturali e di rendere possibile la vita a buon mercato. Si è ricordato quello che si fece da un partito politico, che oggi in gran parte è distrutto, in parte si è confuso, od è stato pienamente assorbito.

La legge sull' abolizione del macinato fu grandemente celebrata, e fu studiata sopra l' insegnamento di tutti gli igienisti; i quali addimostrarono il danno che arrecava alla fibra italiana la sottrazione di buona parte della materia alimentare. Ora con i dazi produttori si provvede agl' interessi di un cetto, di una classe, agl' interessi egoistici di taluni produttori, perchè il grano non è tutta l' agricoltura; ma non si venga a celebrare questa finanza dell' errore. Chi legge le statistiche delle morti, dei rifiutati al servizio militare, e le plaghe, nelle quali domina la malaria, i danni della miseria e della scarsa nutrizione del popolo, non può tacere contro il sistema di aumentare di continuo le tasse so-

pra le materie alimentari, nè tollerare che sia detto un sistema provvido ed equo.

L'onorevole collega Rossi, che studia attentamente i fatti economici degli altri paesi, dovrebbe contemperare i suoi studi con gli studi sulle sventure del nostro paese. Il 5 novembre di quest'anno il prof. Celli inaugurò l'anno accademico nell' università di Roma. Ricordò leggendo un dotto discorso dal titolo: *Sconforti e speranze dell'igiene sociale*, che nel nostro tempo tutti gli Stati aumentano le funzioni di governo per proteggere gli umili, per togliere le pestilenze e le miserie, per ottenere il miglioramento economico dei proletari e che provvedono a dare il vitto al migliore prezzo possibile. Espose i miracoli che fece la scienza agraria, le miserie nostre nazionali.

E tuttora vi ha chi applaude al cosiddetto protezionismo, che, lo ripeto, è la teoria dei grandi interessi personali, dei gruppi parlamentari che si sanno far valere.

Prescindendo dalla cattiva finanza io voglio deplorare la persistente azione del Governo a violare la divisione dei poteri, cardine del libero Governo. Forse, perchè siede colà l'onorevole Branca io dovrei dimenticare quello che dissi censurando i Luzzatti, i Giolitti ed altri ministri?

L'articolo 10 della Costituzione dichiara che la facoltà di fare leggi spetta al Re e alle due Camere, e che le leggi d' imposta vanno prima presentate alla Camera dei deputati. L'art. 6 determina che il Governo può fare i decreti solamente per l' esecuzione delle leggi, senza sospenderne l'osservanza.

Io non comprendo come si possa conciliare questa chiarissima divisione di potestà col così detto *catenaccio*, che contro verità si dice imitato all' Inghilterra. In Inghilterra non esiste questo abuso di poteri. E se dovessi imitare l'onor. Rossi e pregare i ministri a fare studi in autunno, li esorterei a studiare bene quello che fanno gli altri paesi.

Io non posso tollerare questo lavoro continuo di usurpazione dei poteri legislativi, contrario al giuramento che danno i ministri di osservare con lealtà lo Statuto.

Possono essi sostenere come sia necessario il decreto-legge per l'aumento dei dazi? Osino proporre un disegno di legge. Io dimostrerò che tutte le volte il potere esecutivo fece finanza

cattiva, fece politica peggiore, che usurpò le prerogative del Parlamento, perchè nei decreti-legge si subordina il potere legislativo all'esecutivo, come se le assemblee dovessero soltanto correre all'urna e votare.

Io credo che l'onor. Branca provvederà al rispetto della Costituzione; questo soltanto gli dico, che la mia coscienza non si può dividere: ieri posi fine ad un lavoro penoso e posso dire che la gioventù si è condotta bene; ma se fossero venuti i giovani agli esami a sostenere il *catenaccio* li avremmo rimandati. Come noi approviamo oggi questa legge contraria alle patrie istituzioni?

Senatore FAINA E., *relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore FAINA E., *relatore*. Questo morto deve essere un curioso morto, se l'onorevole Rossi ha speso la sua eloquenza per dimostrare che è ben morto e che non risorgerà. Ma non ha ricordato forse il vecchio detto: *multa renascentur quae iam cecidere per annos*.

E chissà che quei principi di libero scambio, memorie dei nostri studi giovanili, non tornino ad essere nuovamente soggetto di studio pei nostri figli e forse per noi stessi nella nostra vecchiaia.

Del resto la Commissione di finanze non intese d'intavolare discussioni accademiche sul libero scambio o sul protezionismo; si è limitata ad esaminare prima il provvedimento in sè e poi richiamare l'attenzione del Senato, sulle conseguenze prossime e probabili di questo stesso provvedimento.

In quanto al provvedimento in sè, la Commissione di finanze ha riconosciuto che dato il dazio sul grano a lire 7.50, data l'esistenza del granone bianco, dati i metodi di macinazione perfezionata che oggi si sono sperimentati, la miscela, e quindi la frode, era evidente che l'unico mezzo per impedirla momentaneamente fosse quello di portare il dazio del granone bianco al pari del dazio sul grano.

L'onorevole senatore Rossi mi ha favorito due campioni, uno di farina di frumento, l'altro di farina di granone bianco, pregandomi di esaminarli e dire se all'apparenza almeno vi sia modo di riconoscerli, ed io confesso che non vi è modo di riconoscerli.

Ho esaminato un'altra volta in un'altra oc-

casione, un'altra serie di campioni di farine di grano e di granone bianco e granone giallo.

Il granone macinato colle macine comuni, anche con le macine a cilindri, è sempre più o meno granuloso, ma il granone macinato con molini Shappard produce una farina di perfezione tale, che sfugge assolutamente ad un esame superficiale, e solo è riconoscibile all'esame chimico.

Se realmente tale farina, come in apparenza, fosse eguale anche in valore nutritivo a quella di grano, non ci sarebbe ragione di differenza di prezzo fra le due, ma ciò non è.

Noi sappiamo che mentre le sostanze proteiche del granone, come ho avuto l'onore di dire nella relazione, sono non molto distanti da quelle del grano, la farina di granturco, anche macinata finissima, anche coi molini Shappard, non fermenta, non lievita.

Fino ad ora il fermento del granone non si è trovato, quindi la pasta rimane collosa, poco assimilabile, e quindi poco nutritiva, ecco il suo difetto.

Sostituire quindi farina di granone a quella di grano è una frode.

Ora noi portando il dazio a 7.50, togliamo l'incentivo della frode togliendo il margine al guadagno; del granone bianco per mescolare la farina con farine di grano, non se ne introdurrà più, ma il senatore Rossi è troppo intelligente per non capire che la frode che non si farà all'estero si farà all'interno. Dove la coltura del granone bianco è egualmente facile che la coltura del granone giallo ed egualmente remunerativa, dato lo scarto di tariffa da 7.50 a 1.15, tutti coltiveranno il granone bianco per le miscele.

Non si smetterà per questo la coltura del granone giallo, perchè si sa che non dappertutto il granone bianco riesce bene.

Il granone bianco è pianta delicata, richiede una profondità di terreno maggiore, terreno molto più fresco, più ricco, quindi non potrà generalizzarsi; proprio ciò che ci vuole per la frode, cioè che la coltura sia possibile solo in poche determinate zone, diventate privilegiate artificialmente dalla protezione doganale e che acquistano un aumento di valore. La frode si farà così: le zone privilegiate coltiveranno granone bianco, lo venderanno, come ha detto benissimo il senatore Rossi ai molitori, i soli

grandi compratori di grano che esistano ormai, dato il progresso nella meccanica, e questi faranno le miscele pagando il granone bianco un poco più che non si paghi il granone giallo. Cesserà l'importazione del granone bianco, ma non verrà sostituita da importazione di grano. La produzione interna complessiva dei tre cereali, a meno di una ragione estranea e speciale, rimarrà eguale, e al vuoto prodotto dalla diminuita importazione di grano e granone bianco si riparerà con importazione di granturco giallo col dazio di una lira e quindici che passerà ai contadini per la polenta.

La macinazione per la polenta è diversa dalle altre macinazioni. La farina da polenta si vuole grossolana, che abbia il granello, in modo che produca al palato quella sensazione speciale, che la fa ricercare dai contadini, e che tutti gli igienisti combattono.

È questa forma di macinazione, che rende il granturco poco assimilabile. Si è fatta l'esperienza sui cavalli dell'esercito, e si è veduto che la polenta non è troppo assimilabile nemmeno allo stomaco dei cavalli.

Sarà questo il fenomeno che noi vedremo fra un paio di anni. Per ora, fino alla nuova semina, il provvedimento che noi oggi approviamo sarà efficacissimo. Ma alla nuova semina si comincerà a sperimentare la coltura del granone bianco. Fra un paio d'anni l'esperienza sarà già fatta, e allora saremo di nuovo alla stessa questione a cui ci troviamo oggi. Quale sarà il rimedio a cui dovremo ricorrere allora?

Il senatore Rossi già lo prevede e lo pre-gusta; un aumento di dazio anche sul granone giallo, il quale perchè sia efficace dovrà essere presso a poco eguale a quello sul granone bianco, poniamo una mezza lira di meno.

Se il grano oggi è a 18.50 il quintale con tutte le 7 lire e 50 di protezione, il granturco probabilmente rimarrà a 10 o 11 lire il quintale. Dunque il povero contadino, il quale oggi si nutre male con la polenta a 11 o 12 lire, come si nutrirà con la polenta a 18? Allora, si alzeranno i salari? No, onor. senatore Rossi, non alzano, come non si abbassano per variazione dei prezzi dei generi, di prima necessità.

Nelle provincie ex-pontificie, 35 o 36 anni fa, erano di un papetto, o di 25 baiocchi i salari dei braccianti rurali secondo le località. Il

grano è salito a quasi 40 lire il quintale nel 1871-72, salvo errore, e ridiscese a 18 lire; il vino, da 2 baiocchi la foglietta, da 15 centesimi il litro è salito a 50 centesimi e poi è ridisceso.

Crede il Senatore Rossi che i salari abbiano seguito l'oscillazione dei prezzi?

Nemmeno per idea. I salari rurali sono oggi come erano 35 anni fa, sono calati di quella frazione che c'è di differenza fra lo scudo italiano e l'antico scudo romano; invece di 25 baiocchi di paga oggi 25 soldi che è un poco di meno. Vede dunque il senatore Rossi che, quando si tratta di alimentazione delle classi più umili, più povere di quelle desolate dalla pellagra, andare a diminuire ancora il vitto, giacchè peggiorare non si può, è provvedimento assai pericoloso, massime in una popolazione che ha un aumento di natalità eccessivo come l'Italia.

E non mi pare che sia stato affatto inopportuno il richiamo che la Commissione permanente di finanze per mezzo del suo relatore fa al Senato di riflettere un po' a questa questione.

Finchè si trattava del dazio sul grano, si è detto, che non poteva esercitare una grande influenza sulla alimentazione. Il grano non si compra che di rado direttamente dal consumatore; si compra generalmente dal molitore che vende la farina al fornaio, il quale vende al consumatore il pane che è l'ultimo prodotto. Il prezzo del pane non segue il prezzo del grano, che costituisce solo uno dei molti fattori del costo del pane.

Si può quindi con una certa relativa sicurezza asserire che il pane non risente tutte le oscillazioni che noi coi dazi protettori facciamo soffrire al grano.

Ma nella polenta questo non va; nessuno, compera la polenta, si compera il granturco puramente e semplicemente.

Questo granturco si porta a macinare, si paga la molenda e si porta e casa la farina e si trasforma in polenta; questo è tutto; ed una elevazione di prezzo su questo alimento, infelice finchè volete, ma che pure per necessità di cose è l'unico alimento di una grandissima parte delle nostre popolazioni, porta di necessità diminuzione di consumo.

Alzare mediante tariffe doganali il prezzo di questo prodotto, creda il senatore Rossi, è cosa

talmente grave che un uomo di Stato ci deve pensare due volte prima di proporlo.

Non sarà quindi inopportuno che il ministro delle finanze s'intenda un po' col suo collega dell'agricoltura e commercio e guardino che influenza potrà avere sulla alimentazione delle classi infime, il provvedimento che ci si minaccia.

Ho detto il provvedimento che ci si minaccia, perchè quello che ci sta davanti noi l'approviamo.

Noi temiamo per l'avvenire, sicuri che se non si provvede a tempo, un giorno o l'altro il dazio sul granturco giallo si imporrà e sarà provvedimento assai disastroso.

Dice il senatore Rossi: ma cosa volete farci? Se non avessimo il dazio protettore sui grani, la nostra agricoltura non potrebbe esistere e non si potrebbe affatto coltivare la terra.

Anche qui bisogna distinguere, coltivazione da coltivazione, metodo di conduzione da metodo di conduzione.

È evidente che se il valore di una data merce agricola scema, bisogna restringere la coltivazione alle zone che si trovano nelle condizioni migliori e ricorrere al sussidio della scienza per aumentarne economicamente il prodotto.

Il grano si trova in queste condizioni e non fa meraviglia che alcune terre possano essere più utilmente trasformate per la coltura foraggera e conseguente produzione di carne, latte ecc.; io non saprei vedere che male ne verrebbe all'agricoltura nazionale se un dato terreno, invece di produrre grano, producesse più economicamente e più utilmente, erba, e prendesse maggiore sviluppo l'allevamento del bestiame.

Se questo è economicamente utile, non credo sia socialmente dannoso. Ho poi da fare un'altra osservazione; ho detto: e conduzione da conduzione. Io ammetto che vi siano località le quali condotte direttamente ad economia, come si conduce ora una parte dell'agro romano, non consentano la coltura del grano utilmente ed economicamente, perchè se il prezzo del grano è inferiore a una data cifra, e il raccolto inferiore ad una data quantità per ettaro, le spese non sono compensate dal prodotto. Ma vi sono dei metodi di conduzione nei quali il colono lavoratore è pagato con percentuale di prodotti, e questi metodi permettono la coltura

del grano anche in condizioni meno favorevoli. Vi sono, per esempio, alcune regioni ove vige la mezzadria, nelle quali fino a che il grano paga le spese della lavorazione con la parte del contadino, il grano si può ancora produrre.

Un maestro dell'arte, il senatore De Vincenzi, mi fa cenno di no, mi dice che anche questa teoria è troppo ardita, e la crede non solo erronea, ma eretica, e sarà; ma se questa è eresia, più che mai allora vale l'altra osservazione, che quando una coltura non si può fare, bisogna trasformarla in una coltura economicamente più utile. Il senatore Rossi dice ancora: se noi avessimo abbandonate le lire 7.50 sul grano, come si sarebbe salvato il bilancio dell'anno scorso? Ma è evidente; io credo che non vi sia alcuno, nemmeno della scuola più codina, che pretenda di punto in bianco cambiare il regime doganale italiano, abolendo le lire 7.50 del dazio sul grano; non vi proponiamo d'abolire neppure un centesimo; è un indirizzo su cui noi vogliamo chiamare l'attenzione del Senato, non un provvedimento che proponiamo.

Come provvedimento proponiamo l'approvazione del progetto che ci sta davanti; ma come indirizzo noi avvertiamo il Governo a pensare che la questione del vitto a buon mercato è questione che ogni giorno diventerà più importante; e l'onor. Rossi rammenterà come nell'ultima elezione in Inghilterra, la teoria del *free breakfast table* è stata una delle piattaforme su cui un grande partito operaio si è affermato.

Là non si parla più del pane a buon mercato, vogliono tutta la colazione a buon mercato; chiedono diminuzione di tasse sul thè, su altri alimenti che ritengono di prima necessità; e vogliono che il buon mercato della vita si estenda a tutti i generi alimentari; non dico di tutte le altre rivendicazioni che richiedono, ma mi limito a questo solo per notare che vi sono dei paesi nei quali, come l'Inghilterra, la teoria della vita a buon mercato, non solo non è morta, ma è più viva che mai e risorge grave perchè fatta bandiera d'un partito politico che ha già per sé il numero, ed al quale se noi non contrapponiamo altro che l'interesse di una parte della popolazione, difficilmente potremo resistere. (*Benissimo*).

Noi della Commissione di finanze, modestamente, non abbiamo pretese nè di rinnovare il

regime doganale, nè di cambiare di punto in bianco la base della nostra finanza; noi ci siamo limitati a fare osservare quanta strada, e quanto rapidamente, si era fatta; forse ho richiamato una memoria troppo lontana, perchè non c'era bisogno di risalire al 1876; bastava fermarsi al 1885, se non erro, per dire che in dieci anni abbiamo fatto questo po' po' di strada, siamo arrivati cioè a portare il grano a 7.50, più della Francia, e non abbiamo avuto Meline.

Ora vi dobbiamo portare il granturco, senza pensare che nessuna nazione ha un cereale inferiore della stessa qualità del granturco scadente, che serve di base normale d'alimentazione per una gran parte della popolazione. Ricordo una strana impressione che ricevetti a Delft in Olanda; andando a vedere quel mercato trovai quei grossi negozianti in un bel locale coperto, che trattavano delle grandi partite di granturco, e così a prima vista mi parve strano come quel cereale si trovasse là, dove non avevo mai inteso che si usasse per l'alimentazione. Ma mi risposero: è per noi un prodotto di grandissima importanza, e di cui si fa grande commercio per l'alimentazione dei maiali.

Ora io non tedierò più a lungo il Senato per una teoria morta e sepolta. Credo d'averne fatto una breve necrologia e credo che sia sufficiente.

Senatore ROSSI ALESSANDRO. Domando la parola.

Senatore FAINA E., *relatore*. Discussione di sostanza in proposito non c'è, perchè siamo disposti ad approvare la legge. Non proponiamo nemmeno un ordine del giorno; diciamo solo al Governo, che la Commissione di finanze spera che il Governo vorrà accogliere la sua preghiera ed esaminare tutta intiera la questione, non solo in rapporto agli interessi della finanza, ma anche all'alimentazione delle classi più povere del nostro paese (*Bene*).

BRANCA, *ministro delle finanze*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

BRANCA, *ministro delle finanze*. A parte le osservazioni di ordine generale in cui si è versato con tanta competenza l'onorevole relatore, risponderò innanzi tutto all'onor. Rossi sulle sue osservazioni sui *drawbacks*.

Certamente questa legge merita studio e forse qualche correzione; ma è di data recente, e vi

sono connessi interessi di non lieve portata. Io però non mi rifiuto di studiare l'argomento e se vedrò che sia urgente qualche proposta non mancherò, a novembre, di presentarla al Parlamento.

Debbo qui fare una osservazione.

Il vantaggio di cui oggi godono i molitori rispetto ai produttori di grano dipende dal fatto che la formola del mercato si è rovesciata.

Prima i venditori erano assai meno numerosi dei compratori.

Col sistema dei piccoli molini si può dire che ogni contadino, ogni piccola famiglia erano compratori di grano che portavano essi stessi al molino, oggi è il contrario.

Se si potesse tradurre questo fenomeno in cifre si dovrebbe dire che contro 10,000 venditori c'erano un tempo 100,000 compratori, mentre oggi i venditori sono rimasti quello che erano ed i compratori sono ridotti forse a meno di 500.

In questa condizione di cose le coalizioni fra i molitori sono più facili, e sono essi che dispongono del mercato.

È questa un'altra considerazione per la quale ritengo sia utile un nuovo studio della legge sui *drawbacks* per vedere come e in qual misura essa possa favorire le coalizioni, per vedere come ed in qual modo si possa meglio conciliare la libertà del mercato con gl'interessi che si accampano dai molitori.

Aggiungerò poi che i miscugli cui si accenna hanno danneggiato, e di molto, l'esportazione delle nostre paste alimentari.

Noi un tempo avevamo centinaia di migliaia di quintali di esportazione di paste di frumento ed ora siamo discesi a poche decine di migliaia.

Se ultimamente la cifra si è elevata a 93,000 quintali, ciò fu l'effetto del meccanismo della esportazione temporanea, e l'aggravio non è quindi una vera e propria esportazione.

È quindi evidente che noi abbiamo interesse supremo di mantenere la reputazione antica per le paste di frumento; e che la farina sia esente da miscuglia per quanto è possibile.

Vengo ora al senatore Pierantoni, che ha fatto osservazioni di ordine costituzionale.

Farò osservare all'onor. Pierantoni, senza entrare nel campo delle grandi teorie, che in Inghilterra spesso si sono riscosse le tasse

prima; e si sono restituite quando il Parlamento non le abbia approvate. Che questo sia o non sia catenaccio non importa. La Francia poi ha proprio una legge sul catenaccio, e così potrei citare esempi delle legislazioni di altri paesi.

Ma questo catenaccio è il più innocente di tutti, perchè è stato presentato alla Camera dei deputati il 30 giugno alle ore 16, alle 18 la Giunta generale del bilancio, che è la rappresentanza massima della Camera elettiva, lo aveva già approvato, ed è comparso il decreto alle 20, cioè due ore dopo.

Senatore PIERANTONI. Ed al Senato?

BRANCA, ministro delle finanze. L'onorevole Pierantoni sa che in fatto di imposte l'iniziativa è della Camera dei deputati. Se vi è catenaccio assolutamente innocente, che non ha avuto altra mira che la difesa doganale contro la frode, è questo.

Come dicevo, prima ancora che fosse pubblicato esso fu presentato al Parlamento, e siccome non si poteva presentare contemporaneamente ai due rami, si presentò presso quello più competente in fatto di imposte.

Veniamo ora alla questione d'indirizzo.

Io non farò la questione del libero scambio e del protezionismo. Sono questioni scientifiche degne più di scuole e di accademie che di Parlamenti.

Se è stato possibile elevare il dazio del grano, ciò avvenne perchè mentre dal 1868 al 1883 durante il macinato di cui vi è un tardivo e languido rimpianto nella relazione della Commissione di finanze, il prezzo del grano è stato in media di circa 30 lire il quintale; dopo, non ostante le successive elevazioni di dazio, la media dei prezzi si è aggirata intorno alle lire 20 il quintale.

Si comprende che con un prezzo di 30 lire il quintale, pesava molto il macinato, non si poteva parlare di aumento di dazio.

Nel 1887 il dazio fu portato da 1.40 a tre lire il quintale e poi nel 1889 a cinque lire e così di seguito nel 1894 a L. 7 e poi 7.50.

Dunque non conta nemmeno 12 anni di vita il dazio, ne conta appena 9. Però in questi 9 anni si è verificato il fatto che, nonostante il dazio, il prezzo del grano è stato di molto inferiore alla media precedente. Sarebbe assurdo dire che ciò è per fatto del dazio; poichè se noi prendiamo i prezzi dell'Inghilterra e del-

l'Olanda, del Belgio, dove il dazio non esiste, o della Germania, dove oggi da 6 marchi il dazio è sceso a 3, si trova subito la differenza del prezzo; e perciò il dazio ha operato.

Ma, nonostante questo, abbiamo prezzi bassi come non si sono mai avuti, e anche oggi mentre l'on. Rossi parla di 18.50, a me risulta che l'ultimo listino delle Puglie è di L. 18 il quintale, nonostante le L. 7.50 sul granone bianco.

Noi abbiamo un sistema di finanza che ci obbliga a ricavar molto, perchè molti sono i bisogni: il nostro bilancio si espone subito in tre cifre. Noi abbiamo, in cifra tonda, 1600 milioni di entrata effettiva, di cui 800 milioni di spese intangibili: sugli altri 800 milioni, 200 milioni sono per spese di riscossione; quindi di bilancio attivo non restano che 600 milioni; e se volete mantenere il credito, e pagare i debiti, questi 1600 milioni dovete trovarli in qualunque modo. Pel basso prezzo il grano è diventato materia utilmente tassabile senza danno sul consumo e sull'igiene. Questa è la verità pura e semplice, innanzi a cui qualunque lungo ragionamento cade e perde di effetto.

Veniamo ora al granone bianco: perchè mi son determinato a proporre per questo un dazio? Perchè, come aveva osservato l'on. Rossi, avevamo avuto nei primi cinque mesi l'introduzione di 89,000 tonnellate di granone, ed era considerevolmente aumentato anche l'orzo: e ciò perchè il grano essendo stato scarso a differenza degli anni precedenti non solo in Italia, ma nel resto del mondo sulla fine dell'anno granario era tanto aumentato il prezzo che nell'aprile raggiunse perfino il livello di 26 lire in alcuni mercati. Viceversa il granone bianco in America non costava più di 7 od 8 lire il quintale. Si aggiunga che il prezzo del grano estero costava dalle 14 alle 15 lire, e siccome vi era un cambio in media del 9 per cento, questo cambio veniva ad aggiungersi alle 14 o 15 lire in una proporzione assai maggiore che non si aggiungesse alle 7 od 8 lire che costava il granone bianco, per cui fra dazio, cambio e prezzo, mentre un quintale di grano estero si ragguagliava sui porti a 22 o 23 lire il quintale, il granone bianco non costava, dazio compreso, che 9 o 10 lire.

Di qui la spinta grandissima all'introduzione

di granone bianco; alle miscele con danno della pubblica igiene, con danno dell'esportazione delle paste di frumento e con danno anche della finanza, perchè si veniva ad introdurre della materia che dava della farina bianca come il grano ad 1.15 invece di 7.50.

Bisogna aggiungere ancora che questo fenomeno non si era verificato negli anni precedenti, perchè proprio nell'anno precedente a questo, cioè nell'anno granario 1895, il prezzo del granone giallo è stato uguale a quello del frumento, anzi in alcuni luoghi e in alcuni mesi, mentre il frumento valeva dalle 18 alle 20 lire, il granone giallo valeva dalle 21 alle 22 lire specialmente nell'Abruzzo, e potrebbe farne testimonianza il senatore Devincenzi. Ora è chiaro che il granone essendo più caro del grano; e più caro il giallo e il bianco, perchè vi era stata grande diffatta negli Stati Uniti, non conveniva quindi introdurre granone bianco. Rovesciate invece le proporzioni per effetto dei raccolti, la proposta di tassare il granone bianco a L. 7.50 sorgeva spontanea, come un espediente necessario:

Ecco perchè questa legge, che, come diceva, è molto modesta, obbedisce a necessità del momento, e fiscali e igieniche.

Non possiamo anticipatamente provvedere all'avvenire.

Io lodo, e per parte mia accetto, le osservazioni della Commissione di finanze, cioè che bisogna tener di mira l'altissimo fine dell'alimentazione popolare a buon mercato, ma qui si tratta di un caso circoscritto e ben determinato da ragioni igieniche e fiscali che non permettevano indugio od esitazione.

Lo stesso onorevole relatore della Commissione di finanze ha osservato come sia esagerato il timore dello sviluppo della produzione del granone bianco, perchè le terre in cui il granone bianco può coltivarsi sono molto ristrette.

E qui poi debbo aggiungere all'argomentazione del relatore un'altra osservazione, che è quasi volgare, ed è questa, che il granone bianco, appunto perchè non può essere prodotto che nelle terre migliori, deve livellarsi al prezzo di costo del nostro frumento e del nostro granone giallo.

Voci. No, no.

E' come no? Non è possibile che il granone bianco in Italia si produca al prezzo di L. 7.50 al quintale, come si è prodotto quest'anno in America: ora se il granone giallo, anche negli anni migliori, costa 12 o 13 lire, non so perchè il granone bianco, il quale deve essere coltivato in una plaga molto più ristretta, non debba costare altrettanto ed anche di più, ed allora la concorrenza alle farine di frumento deve per necessità limitarsi.

Quindi, anche per questa ragione, i timori manifestati dalla relazione dell'Ufficio centrale, mi pare che non abbiano grande fondamento.

Io poi debbo per ultimo dire, che quest'anno, grazie alle L. 7.50 di dazio, il grano ha fruttato all'erario ben 63 milioni, e che oramai si può considerare in media il provento della tassa del grano a 40 milioni all'anno. In tali condizioni, io veramente non veggo ancora spuntare sull'orizzonte il ministro delle finanze (come del resto riconosceva lo stesso relatore) che potrà abolire il dazio sul grano.

Quindi per tutte queste ragioni, e poichè nell'apparente dissidio vi è assai più concordia di intento, che non appaia, il relatore della Commissione di finanze ammettendo il progetto, semplicemente si riserva di fare avvertenze sulle tendenze. In questa riserva io consento volentieri, perchè ritengo che, quando le condizioni della produzione e gl'interessi della finanza lo permettano, il Governo debba seguir ben volentieri queste tendenze; ed io sarei felicissimo che l'Italia potesse essere nelle condizioni dell'Inghilterra, che, non solamente non ha dazi sul grano, ma non li ha sullo zucchero e su tante altre materie che da noi sono tassate gravemente.

E mi sembra inutile far paragoni con la finanza inglese, la quale, se avesse una sola delle nostre tasse ad alta pressione, essa sola renderebbe quanto rendono le nostre tasse sui consumi prese insieme.

Io auguro pel mio paese questi tempi felici, ma finchè siamo in condizioni diverse e dobbiamo adattarci alla necessità delle cose, io credo che quest'espediente molto innocente e che del resto poi, tranne brevi osservazioni, è accettato da tutti coloro che hanno parlato, ed ha la sanzione autorevole della Commissione di finanza, possa essere accettato dal Senato con piena tranquillità.

Senatore ROSSI ALESSANDRO. Domando la parola. PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore ROSSI ALESSANDRO. Io mi scagionerò assai brevemente degli appunti fattimi nella risposta dall'onorevole relatore della Commissione di finanze. Egli disse: *Multa renascentur*. Ed ecco infatti come dopo l'esperienza di una ventina d'anni, forse nemmeno, la teoria del libero scambio, senza aver mai potuto essere eseguita altrimenti che in parziali tentativi, più diplomatici che economici: ecco che siamo ritornati ai dazi che ancora in qualche Stato, ed in qualche punto, come in Russia, sono maggiori dei dazi medioevali.

L'esempio del *Multa renascentur* l'abbiamo già avuto, onor. Faina, dopo un saggio molto breve, molto imperfetto, del libero scambio, pur troppo ai nostri danni.

Seguo come ha parlato l'oratore. L'esame chimico, com'egli disse, riconosce già le farine quanto l'una valga e quanto valga l'altra. Ma quale è il consumatore che ha lì il chimico sotto mano per far le prove? La massima parte, il 95 per cento di questi contratti non possono essere regolati in pratica sopra una perizia chimica. Il relatore ripete che la frode si farà all'interno: e io torno a dire che è una fortuna che riesca inutile la legge perchè allora si dovrà venire ad accettare la risoluzione del Congresso di Ferrara, la soppressione cioè del *drawback*.

Quanto alla nutrizione dei contadini col granturco bianco o giallo che sia, lo stesso relatore l'ha condannata, qualificandola la nutrizione della pellagra, il cibo nientemeno che dei maiali olandesi. Allora perchè la volete coltivare all'interno? Fate che i contadini mangino del pane, poichè abbiamo del frumento a così buon mercato.

È chiaro che ad un aumento di dazio sul grano giallo ci si dovrà venire per rendere razionale la scala dei cereali, e sarà una provvidenza anche sotto questo aspetto. Ripeto che non bisogna lasciar credere che il consumatore non sia in qualsiasi guisa anche esso un produttore.

Se la produzione del granturco porterà anche pel piccolo proprietario un maggior ricavo sul mercato, pel quale possa comperarsi a miglior condizione il grano, le vesti ed altro cibo da

mangiare insieme con la polenta, non sarà una fortuna?

I salari non crescono, disse il relatore. È possibile che in qualche provincia non siano cresciuti. Io qui ho vicino un collega, il quale mi dice che nell'Emilia l'aumento dei salari è stato di quasi il 30 per cento; potrei citare anche l'esempio della mia provincia e delle contermini. Ma la questione non è là; il crescere dei salari fu, è, e sarà sempre, di massima generale, un segno di prosperità così pei consumatori che pei produttori.

Io non ho parlato di condizioni nè basse nè alte di contadini. In verità le espressioni adoperate nella relazione di *plebi rurali* e di *plebi urbane* sono di altri tempi. Finiamola coi vecchi termini delle plebi e delle classi dirigenti. Essi non hanno più ragione di essere, quando abbiamo l'istruzione obbligatoria e il suffragio quasi universale. Teniamo un po' più conto nelle nostre discussioni parlamentari del popolo: non crediamo che i nostri consumatori, come si vogliono chiamare, che i nostri contadini, si mantengano come si mantiene un pollaio, e che se il grano costasse qualche centesimo di più, ci si mettano avanti dei pericoli sociali. Il mondo non muore; il mondo si viene mutando: ecco tutto. E primi a mutarsi credo che dovranno essere i proprietari, i produttori.

Teniamo le nostre discussioni in un ambiente più razionale, più pratico, poichè non possiamo partire lì per lì dalle condizioni di fatto, nelle quali ci troviamo, non andiamo a fare delle dissertazioni, a predicare delle teorie di altri tempi, di altri luoghi.

Credete che da oggi a domani si possa cambiare il metodo di coltura, la condizione dei nostri contadini, si possa cambiare il nostro bilancio finanziario, che come avete udito testè porta seco un miliardo intangibile?

Assolutamente il regime doganale, se non fosse quello che è, una necessità per l'erario, è una necessità per la nostra propria pubblica e privata economia. Perchè se fosse anche a pure parole benissimo tutto quello che ha detto l'onorevole relatore sulle colture, vi parrebbe cosa da niente il mutare le coltivazioni? Se ne è avuto l'esempio nelle Puglie, dove di quelle belle terre antiche del grano si son voluti fare dei vigneti. Andate a vedere come sono ora quei proprietari ridotti. E non basta. Andate a

vedere a che stato si son ridotte le Banche che hanno fatto le sovvenzioni per la trasformazione!

Il relatore loda il regime doganale anteriore risalendo al 1887.

Ma come? Non sapete che dal 1885-1886-1887 abbiamo avuto oltre a un miliardo e 500 milioni di *deficit* nella nostra importazione, e che da allora in poi cominciò la crisi la quale non è ancora finita, poichè abbiamo per quel solo fatto avuto da pagare un miliardo e 500 milioni di debito maggiore?

E se adesso la situazione del nostro bilancio economico è migliorata tanto da essere appena poche decine di milioni nei sei mesi, questo vi indica che le condizioni del paese sono alquanto migliorate se si confrontano con quelle del precedente regime doganale.

Del resto io non voglio intrattenere oltre il Senato.

Io non poteva assolutamente per il gran rispetto che ho per la Commissione permanente di finanze e per il suo relatore, lasciar passare i principî enunciati in quella relazione.

Quei principî congiurano contro il tempo attuale, contro la nostra finanza, contro la nostra economia.

Se ebbi la franchezza di dirlo, assolvete mi, ma io sono pienamente convinto delle ragioni e dei fatti da me enunciati.

Senatore FAINA E., *relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il signor relatore.

Senatore FAINA E., *relatore*. La discussione oramai è durata, credo, abbastanza.

Dirò solo una parola in risposta ad una frase che mi ha impressionato del senatore Rossi il quale sa quanta deferenza e stima io abbia per lui. Egli ha detto: se il granturco sarà troppo caro, i contadini mangeranno il pane di grano.

Questa frase disgraziatamente non è nuova. « S'ils n'ont pas du pain qu'ils mangent des brioches »; è una frase che destò uno scoppio d'indignazione un secolo fa, e che indebitamente attribuita ad una povera principessa le costò la testa. Non la richiamiamo fuori, per carità; io pure auguro che i poveri pellagrosi mangino del grano, ma per le loro migliorate condizioni economiche, non perchè non possano

più acquistare il granturco perchè raddoppiato di prezzo.

Una parola ancora all'onorevole ministro delle finanze, il quale forse non mi ha capito, perchè non mi sono ben spiegato io.

La Commissione di finanze si preoccupa di questo fatto: tra due o tre anni, estesa in Italia la coltura del granone bianco, e perdurando la differenza di trattamento doganale tra il granturco bianco e quello giallo, si rinnoverà la frode che oggi si lamenta; come provvederà il Governo?

Non chiedo una risposta; ma siccome posto il quesito, la risposta viene da sè, perchè unico, efficace rimedio è il pareggiamento di tariffa dei due cereali senza distinzione di colore, così io prego il ministro di riflettere se sia il caso o no di studiare in tempo una serie di provvedimenti che risparmino al paese un procedimento che ritengo assolutamente disastroso. Non è questione di scuola, è questione proprio di fatto, di attualità.

Il giorno in cui un ministro verrà in Parlamento, e dirà: portiamo a L. 750 il dazio sul granturco da polenta, io non vorrei essere nei panni di quel ministro.

Ho dimenticato di rispondere all'onor. Pierantoni, che ringrazio vivamente delle benevoli parole che ha avuto per il relatore e per la Commissione di finanze.

La Commissione di finanze non ha preso in esame il quesito costituzionale, innanzi tutto perchè trattandosi di materia finanziaria la discussione costituzionale avrebbe trovato sede più opportuna nella Camera dei deputati, e poi perchè veramente questa volta la legge di catenaccio, è stata presentata quasi contemporaneamente al decreto. Ma vi è di più; il decreto è stato promulgato dopo un ordine del giorno votato dalla Camera due o tre giorni avanti.

Ciò non toglie che il senatore Pierantoni abbia pienamente ragione in linea di diritto; ma in linea di fatto, considerato che la Camera, cui spetta la precedenza in materia di finanza, si era pure indirettamente già pronunciata in favore di questo provvedimento, considerato che il Governo, preso il provvedimento, l'ha subito presentato al Parlamento, mi pare che se mai il Governo ha meritato l'assoluzione per l'ap-

plicazione di una legge di catenaccio, è questa volta.

Senatore PIERANTONI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore PIERANTONI. Io ho dato modo all'onor. ministro delle finanze di dichiarare che questa volta il suo catenaccio fu meno illegale degli altri. Di quel che ha detto non c'era alcuna notizia nella relazione, ed è nostro costume, come lo vuole il regolamento, di non discutere gli atti dell'altra assemblea legislativa.

Ringrazio l'onor. relatore di aver ricordato l'antica tradizione del Senato che è quella di conservare intatte le istituzioni rappresentative.

Rispondo poi all'onor. mio amico il ministro: che gli usi e le consuetudini inglesi, se esattamente invocate possono recare luce grande nei Parlamenti europei a questa condizione che detti usi e consuetudini non siano disdette testualmente dalle istituzioni positive di un paese. Quindi non era da evocare senza esattezza l'Inghilterra per argomentare che quello che si fa l'Inghilterra si possa fare da noi.

Rispondo che quando un ministro francese aumenta per decreto reale una voce doganale chiede sollecito la convalidazione con una legge. Egli rimane nei limiti e nelle competenze del potere esecutivo, osserva il sistema rappresentativo del suo paese. Quando invece ministri italiani fanno aumenti d'imposta per decreti, essi violano palesamente la Costituzione.

Da qualche tempo abbiamo il deplorabile esempio che coloro, che dal banco dell'opposizione prendono l'ufficio di ministri si distinguono per vivacissime proteste contro le violazioni delle competenze legislative, ma che appena arrivati al Ministero si scordano del rispetto della costituzione e fanno a modo dei predecessori, mentre caduti dal potere tornano di nuovo a protestare, dando un triste esempio dello smarrimento del carattere morale, e cattiva educazione al paese, perchè la scrupolosa osservanza delle forme parlamentari è salvaguardia di tutte le libertà.

Io spero che l'onor. ministro Branca non userà altra volta un argomento che deve dispiacere al Senato. Noi lo sappiamo che l'iniziativa delle leggi d'imposta va esercitata avanti la Camera dei deputati, ma sappiamo pure che il Senato ha inviolato il diritto di rigettare le leggi che non stima utili.

È strano che un ministro ci dica che solo perchè la maggioranza della Camera dei deputati deliberò una legge dopo il decreto il Senato non debba addimandare l'osservanza del giure costituzionale.

Spero che l'onor. Branca, che con tanto amore e da tanto tempo si è dedicato alla politica, vorrà per l'avvenire rimanere nei limiti della costituzione. Questo è certamente il primo dovere che deve osservare un cittadino, un uomo di Stato.

BRANCA, ministro delle finanze. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

BRANCA, ministro delle finanze. Credevo di essermi spiegato abbastanza chiaramente quando ho detto all'onor. relatore che in una materia così mobile era inutile preoccuparsi di un avvenire anche prossimo.

Ho detto pure che l'indirizzo a cui accenna la relazione della Commissione di finanza, è un indirizzo commendevole che per parte mia accettavo.

Ma parlare ora di un dazio sul granone giallo quando assistiamo, come ho detto testè, ad una grande mobilità di prezzo, quando nell'anno 1895 il prezzo del granone lo abbiamo avuto pari, se non superiore a quello del frumento, mentre nel 1896 abbiamo avuto al contrario il prezzo del frumento di molto superiore a quello del granone, non mi pare opportuno.

Io accetto come indirizzo le osservazioni esposte dall'onor. relatore della Commissione di finanza, ma prego di lasciare impregiudicata la questione avvenire.

Poniamo che per una carestia il prezzo del frumento si elevasse, anche temporaneamente, a trenta lire senza dazio, bisognerebbe sospendere il dazio che ora esiste.

All'onor. senatore Pierantoni debbo dire che, tanto io che il Ministero di cui facevo parte quando fu proposto l'aumento, eravamo tanto rispettosi delle teorie costituzionali, che il progetto di legge non per sette lire e mezza, ma per quattro lire di dazio sul granone bianco stava dinanzi alla Camera fino dal 28 aprile, e non si era pensato al catenaccio. Quando si è pensato al catenaccio? Quando si è visto che incalzava l'onda delle importazioni, e quando è venuto il voto della Camera.

La Camera, essendosi pronunziata, e quel voto

essendo stato quasi di monito al Governo, esso era nell'obbligo di provvedere per impedire che si continuasse nella frode; per cui il Governo è stato quasi esecutore della volontà del Parlamento, e quindi non ha fatto che un atto di pura e semplice difesa doganale.

Anche per questo verso io credo che l'azione del Governo sia stata perfettamente corretta.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo la parola dichiaro chiusa la discussione; e trattandosi di un progetto di legge di un solo articolo si voterà domani a scrutinio segreto.

Leggo l'ordine del giorno per la seduta di domani:

I. Votazione per la nomina di un commissario a complemento della Commissione permanente di finanze.

II. Votazione a scrutinio segreto dei seguenti progetti di legge:

Provvedimenti riguardanti la marina mercantile (n. 191);

Conversione in legge di regio decreto portante modificazioni alla tariffa doganale (n. 204).

III. Relazione della Commissione per la verifica dei titoli dei nuovi senatori.

IV. Interpellanza del senatore Rossi Alessandro sugli intendimenti amministrativi e legislativi del Governo circa il riposo domenicale.

V. Discussione dei seguenti progetti di legge:

Autorizzazione della spesa straordinaria per il pagamento all'amministrazione dell'Istituto nazionale per le figlie dei militari in Torino del debito dello Stato per annualità arretrate oltre gl'interessi e le spese del giudizio (n. 205);

Modificazioni alla legge sui diritti catastali e al regio decreto 13 settembre 1874, n. 2076 (serie 3<sup>a</sup>) (n. 190);

Infortuni sul lavoro (n. 161).

La seduta è tolta (ore 18 e 35).